

**PENGARUH AKTIVITAS PKL TERHADAP LINKAGE
ANTARA KRATON KASUNANAN – PASAR GEDE
SURAKARTA**

TESIS

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Teknik Arsitektur**

Oleh:

Ardiana Yuli Puspitasari
L4B005029



**PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2007**

**PENGARUH AKTIVITAS PKL TERHADAP LINKAGE
ANTARA KRATON KASUNANAN – PASAR GEDE SURAKARTA**

**Tesis diajukan kepada
Program Studi Magister Teknik Arsitektur
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro**

Oleh:

ARDIANA YULI PUSPITASARI

L4B005029

**Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 12 Januari 2007**

**Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Mendapatkan Gelar
Master Teknik Arsitektur**

Semarang, Januari 2007

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Ir. Bambang Setioko, M.Eng

Ir. Agung Budi Sarjono, MT

**Mengetahui ,
Ketua Program Studi
Magister Teknik Arsitektur
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro**

Ir. Bambang Setioko, M.Eng

PENYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa Tesis ini adalah hasil pekerjaan saya sendiri dan di dalamnya tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi dan lembaga pendidikan lainnya. Pengetahuan yang diperoleh dari hasil penerbitan maupun yang belum/tidak diterbitkan, sumbernya dijelaskan di dalam tulisan dan daftar pustaka.

Semarang, 12 Januari 2007

Penulis

Ardiana Yuli P.

ABSTRAK

Kota Surakarta khususnya Pusat Kota (Alun-alun Utara Kraton –Jl. Jend. Sudirman-Pasar Gede) merupakan salah satu daerah tujuan wisata di Jawa Tengah yang mempunyai potensi untuk dikembangkan, namun kondisi yang terjadi saat ini memperlihatkan kawasan yang tidak tertata, kumuh dan kurang menarik untuk dikunjungi. Permasalahan ini disebabkan oleh perkembangan aktivitas pedagang kaki lima (PKL) di yang semakin tidak terkendali di lokasi penelitian. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui bagaimana pengaruh yang ditimbulkan oleh aktivitas PKL terhadap linkage antara Kraton Kasunanan – Pasar Gede, mengingat bahwa linkage ini mempunyai karakter yang kuat (sumbu imajiner utara-selatan). Dimana linkage ini seringkali digunakan sebagai prasarana utama prosesi upacara adat kraton. Hipotesis dari penelitian ini: Apakah keberadaan PKL tersebut memperlemah/menurunkan kualitas linkage atau justru menguatkan kualitas linkage? Karena keberadaan PKL dicurigai telah mampu menjadi penghubung antar ruang dalam kawasan penelitian.

Metode penelitian yang digunakan adalah Deduktif Kualitatif Rasionalistik dengan teknik analisis menggunakan behavioral mapping (Place Centered Mapping dan Person Centered Mapping) dan didukung dengan deskriptif kualitatif. Place Centered Mapping digunakan untuk mengetahui pola-pola ruang produksi yang terbentuk oleh aktivitas PKL dan untuk mengetahui tempat-tempat yang menjadi node (magnet sirkulasi). Sedangkan Person Centered Mapping digunakan untuk mengetahui gerakan-gerakan sekelompok orang yang melakukan perjalanan antar nodes (Kraton Kasunanan – Pasar Gede). Dari metode behavioral mapping ini kemudian dilakukan superimpose untuk mengetahui bagaimana pengaruhnya.

Kesimpulan dari penelitian ini pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage antara Kraton Kasunanan – Pasar Gede adalah cenderung memperkuat/meningkatkan kualitas linkage. Hal ini disebabkan keberadaan PKL ternyata mampu menjadi daya tarik pengunjung khususnya pejalan kaki, sehingga suasana antar nodes pada lokasi penelitian semakin hidup. Pola massa dan ruang yang heterogen menyebabkan fungsi kawasan menjadi beragam dan lebih dinamis. Setiap ruang dan massa bangunan dihubungkan dengan baik oleh sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki. Selain itu, bentukan massa dan ruang memberikan fungsi artifac (fisik) dan manifac (mental) yang baik bagi setiap orang yang datang/melewati kawasan ini.

Kata kunci: pengaruh, aktivitas PKL, dan linkage

ABSTRACT

The center of Surakarta City (Nort Alun-alun – Sudirman Street – Gede’s Market) is one of trourism destination in central Java that has potential to developed, otherwise todays the condition of this area shown which not be arranged, looks slums and not interested to visit. The problem of this area are caused by the growth of the informal sector activity that being uncontrolled. The aim of this research is to know the impact of informasl sector activity that related with linkage between Kasunanan Castle – Gede’s Market. As we know that the linkage is often used as by especial of custom ceremony prosession of Kasunanan Castle. The hiphoteses are the existence of informal sector make the decrease of linkage quality or make the increase the quality of linkage ?. Because the existence of informal sector lead that they can be related of the spatial in this area.

The method that use in this research are Rationalistic Qualitative with the analyzed is behavioral mapping (Place Centered Mapping and Person Centered Mapping) and supported by deskriptif qualitative. Place centered mapping are used to know the pattern of the production spatial with formed by informal sector activity and to know the places that become node (circulation magnit). Mean while the person centered mapping is used to know the moves of people that a trip inter nodes (Kasunanan Castle – Gede’s Market). From this methods and than used the superimpose analyzed to know what the impact are ?

The conclution of this research are that informal sector activity level to strengthen/improving the quality of linkage. This matter is caused by the existence of informal sector activity can become attractive to visitor especially to pedestrian, so that atmosphere between node progressively live. The pattern of the mass building and the spatial that heterogen caused that area become dynamic and immeasurable. Every spatial and mass building connected by vehicle circulation and pedestrian. Besides the form of mass building and spatial give a good function of artifac and manifac for everyone that pass away in that area.

Key word: the impact, informal sector activity, and linkage

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah, penyusun panjatkan ke-hadirat Allah SWT, atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penyusun dapat menyelesaikan Tesis ini dengan penuh kesabaran, ketabahan, dan kemampuan.

Tesis dengan judul **“Pengaruh Aktivitas PKL terhadap Linkage Antara Kraton Kasunanan – Pasar Gede Surakarta”** bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengaruh yang ditimbulkan akibat penggunaan trotoar dan jalan sebagai sarana penempatan fisik usaha PKL terhadap linkage yang terbentuk pada kawasan studi, mengingat bahwa linkage pada lokasi penelitian mempunyai karakter yang cukup kuat sebagai sumbu imajiner utara-selatan.

Penyusunan Tesis ini mengalami banyak rintangan, baik dari penyusun sendiri maupun dari pihak-pihak lainnya. Namun, dengan kegigihan, usaha, bantuan, dan doa, semua rintangan tersebut dapat diatasi. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penyusun menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ir. Bambang Setioko, M.Eng, selaku Ketua Program Pascasarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro sekaligus Dosen Pembimbing Utama;
2. Ir. Agung Budi Sarjono, MT selaku Dosen Pembimbing Pendamping;
3. Ir. Agung Dwiyanto, MSA selaku Dosen Penguji Sidang Akhir Tesis;
4. Ayah dan Ibu, atas segala doa, cinta kasih, dan dukungan selama ini;
5. Seluruh dosen Program Pascasarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro;

6. Ir. H. Pudjo Rahardjo, MSP dan Ir. Tjoek Suroso Hadi, MT atas rekomendasi dan kesempatan yang telah diberikan kepada penyusun untuk melanjutkan studi S2 ini;
7. Mila Karmilah, ST, MT; Jamilla Kautsary, ST, MT; dan Fathie Kumalasari, ST atas kritik, saran dan dukungannya;
8. Seluruh staff dan karyawan Program Pascasarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro;
9. Instansi-instansi yang telah memberikan bantuan peminjaman data yang dibutuhkan oleh penyusun: BPS Surakarta, BAPPEDA Surakarta, Dinas Tata Kota Surakarta, dan Kraton Surakarta Hadiningrat;
10. Kakak dan adik-adikku, serta sahabat-sahabatku atas kasih sayang, dukungan dan doanya;
11. Pihak-pihak yang tidak dapat penyusun sebutkan satu per satu atas bantuannya.

Penyusun berharap, semoga Tesis ini bermanfaat bagi semua pihak, terutama bagi peneliti sendiri dan pengembangan ilmu pengetahuan. Penyusun menyadari bahwa dalam penyusunan Tesis ini masih jauh dari sempurna, untuk itu penyusun sangat mengharapkan kritik, saran, dan masukan dari semua pihak demi keberlanjutan studi ini.

Semarang, Januari 2007

Penyusun

Ardiana Y.P

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN	iii
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv

BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah	4
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian	5
1.3.1 Tujuan	5
1.3.2 Manfaat Penelitian	5
1.4 Ruang Lingkup.....	6
1.4.1 Ruang Lingkup Substansial.....	6
1.4.2 Ruang Lingkup Spasial	7
1.5 Kerangka Pikir	11
1.6 Keaslian Penelitian	11
1.7 Sistematika Pembahasan	11

BAB II KAJIAN PUSTAKA 14

2.1	Teori Pendekatan Rancang Kota.....	14
2.1.1	Teori Figure Ground.....	14
2.1.2	Teori Linkage	19
2.1.3	Teori Place	24
2.2	Elemen-elemen Perancangan Kota	24
2.2.1	Pedestrian ways	25
2.2.2	Sirkulasi dan Parkir.....	33
2.3	Karakteristik Lokasi Aktivitas PKL.....	34
2.4	Kerangka Teoritik.....	36
2.5	Hipotesis	37

BAB III METODE PENELITIAN 38

3.1	Metode Penelitian	38
3.2	Disain Penelitian	39
3.2.1	Ciri-ciri Populasi	39
3.2.2	Variabel-variabel yang akan Diteliti	40
3.2.3	Teknik Pengambilan Sampel.....	44
3.2.4	Kebutuhan Data dan Informasi	45
3.2.5	Teknik Pengumpulan Data dan Informasi	48
3.2.5.1	Data dan Informasi Primer.....	48
3.2.5.2	Data dan Informasi Sekunder	50
3.2.6	Teknik Pengolahan Data dan Informasi	51
3.2.7	Teknik Analisis Data dan Informasi	52

3.2.7.1	Teknik Analisa Spasial Ruang Publik ..	52
3.2.7.2	Teknik Analisa terhadap Linkage	53
3.2.8	Teknik Penyajian Data dan Informasi.....	64
BAB IV DISKRIPSI KAWASAN STUDI		65
4.1	Tinjauan Umum Kota Surakarta.....	65
4.1.1	Tata Letak dan Orientasi Regional Kota Surakarta	65
4.2	Tinjauan Khusus Lokasi Penelitian	69
4.2.1	Lokasi Penelitian	69
4.2.2	Bangunan Konservasi	70
4.2.3	Aksesibilitas, Sirkulasi dan Parkir.....	77
4.2.4	Aktivitas Pedagang Kaki Lima	86
4.2.5	Elemen Pendukung terbentuknya Linkage	95
BAB V ANALISIS		103
5.1	Analisis Karakteristik dan Pola Aktivitas PKL	104
5.1.1	Analisis Karakteristik PKL	104
5.1.2	Analisis Pola Aktivitas PKL.....	1109
5.1.3	Analisis Besaran Ruang yang digunakan PKL	116
5.2	Analisis Terbentuknya Linkage pada Kawasan Studi.....	120
5.2.1	Analisis Asal dan Tujuan Perjalanan	120
5.2.2	Analisis Gangguan terhadap Sirkulasi.....	125
5.2.3	Analisis Massa dan Ruang sebagai Linkage.....	132

5.2.3.1 Analisis Linkage Visual	134
5.2.3.2 Analisis Linkage Struktural	135
5.3 Analisis Pengaruh Aktivitas PKL terhadap Linkage.....	140
5.3.1 Pengaruh terhadap Linkage Visual	140
5.3.2 Pengaruh terhadap Linkage Struktural.....	141
5.3.3 Pengaruh terhadap Sirkulasi dan Parkir.....	142
5.3.4 Pengaruh terhadap Pedestrian Ways.....	145
5.4 Temuan Studi.....	149
BAB VI PENUTUP	153
6.1 Kesimpulan	153
6.2 Rekomendasi	156
6.2.1 Pemerintah Kota Surakarta	156
6.2.2 Masyarakat.....	157
6.2.3 Ilmu Pengetahuan	158
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel II.1 : Karakteristik Jalur Pedestrian berdasarkan Fungsinya	30
Tabel II.2 : Kerangka Teoritik.....	37
Tabel III.1 : Variabel, Indikator, dan Parameter Penelitian.....	42
Tabel III.2 : Variabel, Variabel Operasional, dan Kegunaan/Manfaat	43
Tabel III.3 : Kebutuhan Data dan Informasi	45
Tabel III.4 : Pengumpulan Data dan Informasi Primer	47
Tabel III.5 : Pengumpulan Data dan Informasi Sekunder	47
Tabel III.6 : Pedagang Kaki Lima dan Jenis Sarana Usaha.....	54
Tabel III.7 : Pengunjung dan Motifnya	55
Tabel III.8 : Prosedur Penelitian berkaitan dengan Tujuan Penelitian	55
Tabel III.9 : Sistem Koding pada Perilaku.....	57
Tabel III.10: Kriteria sebagai Alat Ukur Pengaruh terhadap Linkage	62
Tabel IV.1 : Visualisasi Bangunan Konservasi Kawasan Studi	74
Tabel IV.2 : Jumlah Kendaraan yang Parkir per hari.....	79
Tabel IV.3 : Pemanfaatan Jalur Pejalan Kaki Kawasan Studi	84
Tabel IV.4 : Jenis Aktivitas pada Kawasan Studi	86
Tabel IV.5 : Jenis Usaha PKL	87
Tabel IV.6 : Sarana Fisik Dagang PKL.....	89
Tabel IV. 7: Vegetasi di Kawasan Studi	97
Tabel IV.8 : Ketersediaan Lighting pada Kawasan Studi	101

Tabel V.1 : Besaran Ruang yang digunakan PKL berdasarkan	
Jenis Sarana Usaha.....	119
Tabel V.2 : Temuan Studi.....	149

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	: Peta Wilayah Studi	9
Gambar 1.2	: Kerangka Pikir Studi	10
Gambar 2.1	: Pola Kawasan yang Bersifat Homogen	15
Gambar 2.2	: Pola Kawasan yang Bersifat Heterogen	16
Gambar 2.3	: Pola Kawasan yang Bersifat Menyebar	16
Gambar 2.4	: Tiga Elemen Solid	17
Gambar 2.5	: Empat Elemen Void	18
Gambar 2.6	: Pola Tekstur Kota secara Diagramatis	19
Gambar 2.7	: Lima Elemen Linkage Visual	22
Gambar 2.8	: Tiga Elemen Linkage Struktural dan Studi Banding Di Dalam Kawasan	23
Gambar 2.9	: Teori Pendekatan Rancang Kota.....	24
Gambar 3.1	: Proses Superimpose Peta (Eksisting-Peraturan)	61
Gambar 4.1	: Peta Administrasi Kota Surakarta	66
Gambar 4.2	: Peta Wilayah Studi	68
Gambar 4.3	: Visualisasi Eksisting Sirkulasi dan Parkir.....	79
Gambar 4.4	: Peta Sirkulasi dan Parkir Kawasan Studi.....	80
Gambar 4.5	: Penggal Jalan Pakubuwana	81
Gambar 4.6	: Penggal Jalan Jendral Sudirman.....	81
Gambar 4.7	: Peta Penggunaan Ruang Kawasan Studi.....	83
Gambar 4.8	: Visualisasi Eksisting Jalur Pejalan Kaki.....	84

Gambar 4.9	: Peta Eksisting Lokasi Pedestrian Ways.....	85
Gambar 4.10	: Grafik Pemilihan Lokasi PKL	92
Gambar 4.11	: Visualisasi Eksisting Aktivitas PKL	93
Gambar 4.12	: Peta Eksisting Lokasi PKL.....	94
Gambar 4.13	: Kondisi Permukaan Trotoar	96
Gambar 4.14	: Ketersediaan Bangku Duduk pada Kawasan Studi	100
Gambar 5.1	: Pembagian Segmen	103
Gambar 5.2	: Grafik Prosentase Jenis Sarana Fisik Dagang PKL	104
Gambar 5.3	: PKL dengan Jenis Sarana Usaha Warung Semi Permanen	106
Gambar 5.4	: PKL dengan Jenis Sarana Usaha Gerobak/ Kereta Dorong	107
Gambar 5.5	: PKL dengan Jenis Sarana Usaha Gerobak & Lesehan.....	108
Gambar 5.6	: Analisis Pola Aktivitas PKL pada Badan Jalan	110
Gambar 5.7	: Analisis Pola Aktivitas PKL pada Trotoar Segmen A....	112
Gambar 5.8	: Analisis Pola Aktivitas PKL pada Trotoar Segmen B....	113
Gambar 5.9	: Analisis Pola Aktivitas PKL pada Trotoar Segmen C....	114
Gambar 5.10	: Analisis Pola Aktivitas PKL pada Ruang Khusus.....	116
Gambar 5.11	: Grafik Asal Pengunjung dari Dalam Kota	120
Gambar 5.12	: Grafik Asal Pengunjung dari Luar Kota.....	121
Gambar 5.13	: Grafik Tujuan Pengunjung	122
Gambar 5.14	: Peta Sirkulasi Asal dan Tujuan Pengunjung Pada Segmen A.....	122

Gambar 5.15 : Peta Sirkulasi Asal dan Tujuan Pengunjung	
Pada Segmen B.....	123
Gambar 5.16 : Peta Sirkulasi Asal dan Tujuan Pengunjung	
Pada Segmen C	124
Gambar 5.17 : Peta Analisis Gangguan terhadap Pejalan Kaki pada	
Segmen A.....	126
Gambar 5.18 : Peta Analisis Gangguan terhadap Pejalan Kaki pada	
Segmen B	127
Gambar 5.19 : Peta Analisis Gangguan terhadap Pejalan Kaki pada	
Segmen C.....	128
Gambar 5.20 : Peta Analisis Gangguan terhadap Sirkulasi Kendaraan	
Pada Segmen A.....	130
Gambar 5.21 : Peta Analisis Gangguan terhadap Sirkulasi Kendaraan	
Pada Segmen C	131
Gambar 5.22 : Perubahan Morfologi Kota Surakarta	133

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan kota dewasa ini disebabkan oleh berbagai faktor, antara lain adalah adanya pertambahan jumlah penduduk, perubahan tata guna lahan, aktivitas yang beraneka ragam dan perubahan fisik perkotaan. Kota sebagai tempat kehidupan manusia yang sangat kompleks, tidak hanya akan tumbuh, tetapi juga akan selalu berubah baik persepsi maupun aspirasi terhadapnya.

Pertambahan jumlah penduduk di perkotaan yang terus meningkat selalu diikuti oleh perkembangan aktivitas penduduk dengan pesat, sehingga mempengaruhi tatanan lingkungan yang ada. Pada perkembangan selanjutnya aktivitas penduduk membutuhkan ruang atau *space* untuk mewadahi aktivitas-aktivitas yang berlangsung tersebut. Ruang-ruang yang digunakan untuk mewadahi berbagai aktivitas tersebut seringkali menggeser guna lahan yang telah ada. Fenomena penggeseran guna ruang di perkotaan ini menunjukkan adanya suatu pertumbuhan fisik perkotaan yang mencirikan semakin bertambahnya kawasan terbangun di perkotaan.

Pergeseran fungsi ruang yang sering terjadi di perkotaan dewasa ini juga terjadi di Kota Surakarta, khususnya di pusat kota (Alun-alun Utara

Kraton Kasunanan-Jl. Jend. Sudirman-Pasar Gede). Peranan Kota Surakarta saat ini sesuai dengan rencana jangka panjang dari Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK 1993-2013) adalah sedang menuju perkembangan sebagai pusat kota dalam (daerah perdagangan) dan pusat kota luar (daerah transisi) yang mengalami perubahan dari daerah non komersial menjadi daerah komersial. Perkembangan tata ruang Kota Surakarta dicirikan sebagai kota transisi antara kegiatan perumahan dan kegiatan komersial. Di dalam wilayah kota, pusat kota berkembang di sekitar kedua kraton yaitu Kasunanan dan Mangkunegaran, pada kawasan tersebut inilah terletak lokasi studi penelitian ini.

Secara harfiah, *linkage* berarti suatu hubungan dari gerakan atau keragaman. Dalam konteks *urban design*, *linkage* menunjukkan adanya suatu hubungan dari pergerakan (aktivitas) yang terjadi pada beberapa zona makro maupun mikro, dengan atau tanpa keragaman fungsi yang berkaitan dengan aspek-aspek fisik, historis, ekonomi, sosial, budaya dan politik. Beberapa aspek yang terkait dengan *linkage* antara lain: *pedestrian ways*, transportasi dan parkir. Perkembangan aktivitas yang pesat pada lokasi penelitian secara tidak langsung telah membentuk *linkage* antar fungsi-fungsi kegiatan tersebut.

Kondisi yang ada saat ini, pada kawasan Alun-alun Utara Kraton dipenuhi oleh PKL yang berjualan di sekeliling alun-alun. Sedangkan pada koridor Jl. Jendral Sudirman ditemui beberapa PKL yang menggunakan trotoar untuk area berjualan sehingga berdampak pada sirkulasi pejalan

kaki, selain itu kondisi perkerasan trotoar yang tidak memberikan kenyamanan pejalan kaki untuk melaluinya juga menjadi masalah mengingat koridor ini merupakan pusat kota yang diindikasikan akan banyak pejalan kaki yang menggunakannya. Pada koridor jalan depan Balaikota sampai dengan Pasar Gede perkembangan aktivitas PKL juga semakin banyak menggunakan trotoar menjadi area berjualan dan area parkir. Sebagian besar kondisi ini terlihat di depan Pasar Gede dan depan bekas gedung DPU.

Selain permasalahan di atas, perlu diketahui bahwa *linkage* pada lokasi penelitian (Kraton Kasunanan sampai dengan Pasar Gede) mempunyai karakter yang kuat (merupakan bagian dari sumbu imajiner utara-selatan) dan spesifik, dimana *linkage* pada kawasan ini digunakan sebagai prasarana utama dalam prosesi upacara adat kraton.

Melihat fenomena di atas, maka diperlukan suatu studi lebih mendalam mengenai pengaruh aktivitas PKL terhadap *linkage* pada lokasi penelitian yang mampu menterjemahkan bentuk fisik, visual lingkungan yang sesuai dengan karakter sosial budaya setempat (identitas budaya) yang patut dilestarikan dan fungsi yang seharusnya dapat terwadahi atau terakomodasi dalam menghadapi tidak serasinya, tidak harmonisnya, tidak terpadunya, serta disintegrasi dalam pembangunan fisik dan ruang kota.

1.2 Perumusan Masalah

Dari latar belakang tersebut di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan yang terjadi pada kawasan studi, yaitu:

- Adanya kecenderungan perkembangan aktivitas PKL yang menggunakan trotoar dan badan jalan sebagai ruang produksi, dimana pola yang ditemukan adalah PKL yang menempati trotoar, PKL yang menempati badan jalan, dan PKL yang menempati ruang khusus;
- Perkembangan aktivitas PKL ini diindikasikan telah mempengaruhi *linkage* pada lokasi penelitian, tidak hanya pengaruh buruk, namun keberadaan PKL ini justru telah mampu mendukung aktivitas wisata budaya dan perdagangan jasa karena aktivitas PKL ini menjadi penghubung (*linkage*) antar ruang dalam kawasan studi.

Dari perumusan masalah di atas, maka muncul pertanyaan penelitian yang perlu dijawab dalam penelitian ini, yaitu:

- a) Bagaimana karakteristik dan pola aktivitas PKL ?
- b) Bagaimana *linkage* yang terbentuk pada kawasan studi dengan keberadaan PKL?
- c) Bagaimana pengaruh aktivitas PKL terhadap *linkage* pada kawasan studi? Apakah keberadaan PKL **menurunkan/memperlemah** kualitas *linkage* atau justru **meningkatkan/menguatkan** kualitasnya?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan

Tujuan yang ingin dicapai dalam studi ini adalah **mengetahui bagaimana pengaruh** yang ditimbulkan akibat aktivitas PKL terhadap *linkage* pada lokasi penelitian, sehingga tercipta kualitas *linkage* yang semakin kuat dan spesifik antar *node* di pusat Kota Surakarta.

1.3.2 Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian mengenai pengaruh aktivitas PKL terhadap *linkage* di Pusat Kota Surakarta ini mempunyai manfaat bagi beberapa pihak, baik untuk pemerintah sebagai penentu kebijakan maupun bagi pengembangan ilmu pengetahuan. Manfaat tersebut antara lain adalah:

a. Manfaat Bagi Penentu Kebijakan

Studi ini dapat menjadi wadah bagi aspirasi masyarakat sebagai informasi penting bagi para penentu kebijakan dalam penataan ruang, khususnya di pusat Kota Surakarta yang merupakan pusat budaya Jawa. Hal ini dimaksudkan agar pada perkembangan aktivitas PKL dapat tertangani dengan baik, sehingga terciptanya *linkage* yang lebih dinamis dan teratur;

b. Manfaat Bagi Ilmu Pengetahuan

Ilmu pengetahuan merupakan bagian penting dari tujuan penelitian ini karena dengan dilakukannya penelitian ini diharapkan wawasan dan khasanah pengetahun peneliti semakin bertambah dan semakin tajam

dalam mencermati segala permasalahan yang terjadi di perkotaan. Selain itu, hasil penelitian ini diharapkan menjadi salah satu pengetahuan masyarakat umum dalam memahami dan mencermati masalah-masalah perancangan kota, khususnya yang berkaitan dengan aktivitas PKL dan *linkage* yang terbentuk.

1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam penyusunan studi ini adalah mengidentifikasi karakteristik dan pola aktivitas PKL pada lokasi penelitian lebih mendalam, dengan menggunakan teori dan metode analisis yang sesuai untuk mengetahui bagaimana pengaruh aktivitas PKL terhadap *linkage* yang terbentuk.

Ruang lingkup dalam studi ini secara lebih jelasnya adalah sebagai berikut:

1.4.1 Ruang Lingkup Substansial

Ruang lingkup substansial atau materi yang akan dikaji pada studi ini dibatasi pada pembahasan mengenai kajian yang berkaitan dengan karakteristik dan pola aktivitas PKL yang mempunyai dampak lanjutan terhadap *linkage* yang terbentuk. Lingkup substansial yang dibutuhkan dalam penyusunan studi ini meliputi:

- a. Identifikasi potensi dan permasalahan di pusat Kota Surakarta (kawasan alun-alun utara-Jl. Jend. Sudirman-Pasar Gede) yang

berkaitan dengan elemen perancangan kota, yaitu: sirkulasi dan parkir, dan jalur pejalan kaki;

- b. Identifikasi karakteristik dan pola aktivitas PKL pada lokasi penelitian (PKL pada trotoar, PKL pada badan jalan dan PKL pada ruang khusus);
- c. Identifikasi *linkage* yang terbentuk (sirkulasi pada trotoar dan sirkulasi pada badan jalan, dan parkir);
- d. Penyusunan analisis karakteristik dan pola aktivitas PKL pada lokasi penelitian;
- e. Penyusunan analisis *linkage* yang terbentuk pada lokasi penelitian;
- f. Mengetahui bagaimana pengaruh yang ditimbulkan akibat aktivitas PKL terhadap *linkage* pada lokasi penelitian.

1.4.2 Ruang Lingkup Spasial

Ruang lingkup spasial yang diambil dalam studi ini adalah pusat Kota Surakarta, yaitu: kawasan Alun-alun Utara Kraton-Jl. Jend. Sudirman-Pasar Gede, dengan batas-batas administrasi wilayah studi adalah:

- Sebelah Utara : Jl. Pasar Gede dan Jl. Sutardjo, SH
- Sebelah Timur : Massa Bangunan di sebelah timur koridor antara Alun-alun utara hingga Pasar Gede
- Sebelah Selatan : Kompleks Pagelaran Kraton dan Jalan Supit Urang

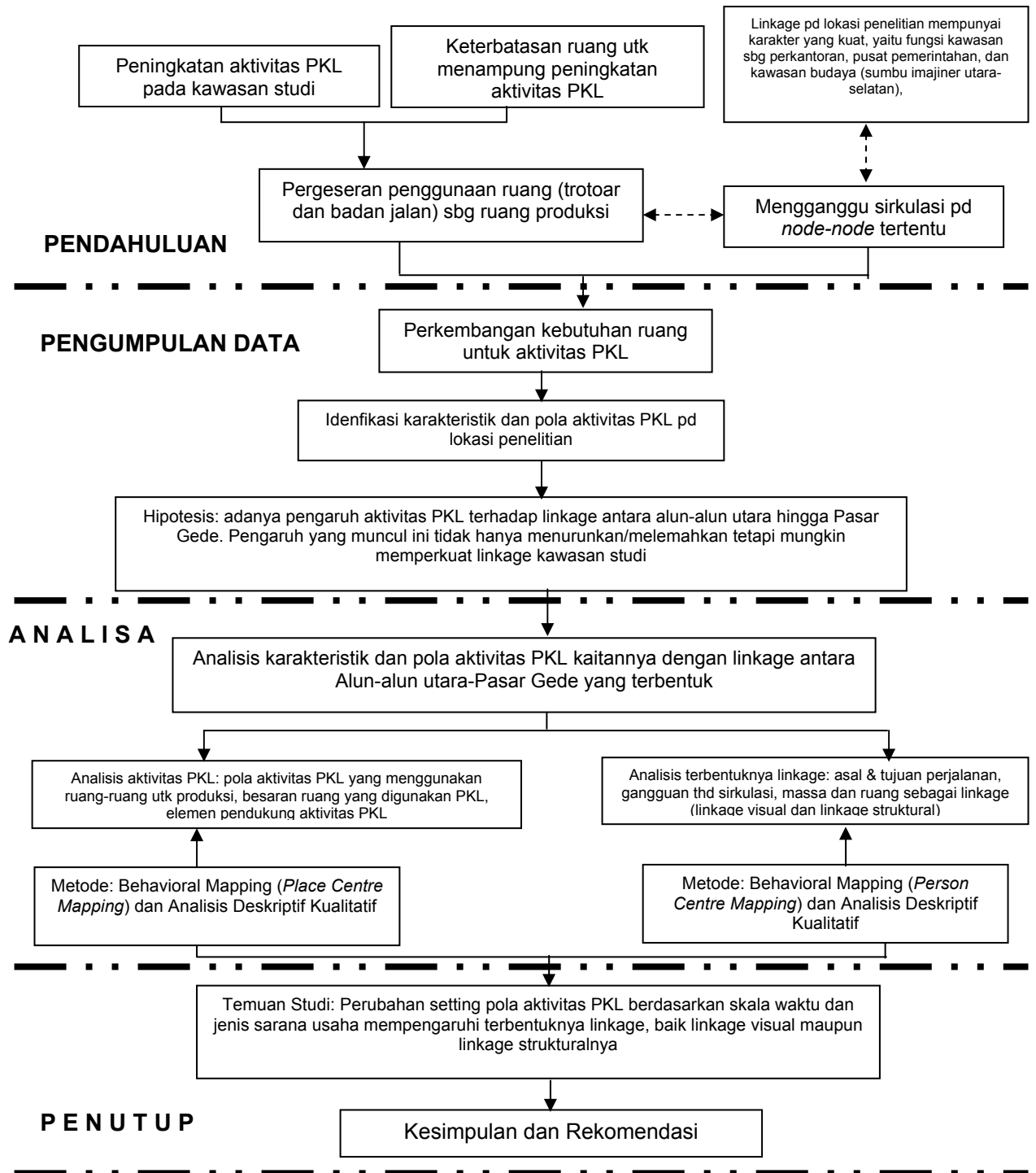
- Sebelah Barat : Massa bangunan di sebelah barat koridor antara Alun-alun utara hingga Pasar Gede

Untuk lebih jelasnya mengenai batas-batas kawasan studi dapat dilihat pada gambar 1.1 berikut ini.

Gambar 1.1

Peta administrasi wilayah studi

1.5 Kerangka Pikir



Sumber: Penyusun, 2006

Gambar 1.2
Kerangka Pikir Studi

1.6 Keaslian Penelitian

Penelitian dalam bentuk Tesis tentang ruang publik secara spesifik mengenai pengaruh aktivitas pedagang kaki lima (PKL) terhadap *linkage* antara Alun-alun Utara Kraton Kasunanan hingga Pasar Gede Kota Surakarta belum pernah ada. Beberapa penelitian mengenai aktivitas PKL dan linkage yang telah ada sebelumnya adalah:

1. Pengaruh Tumbuhnya Kegiatan Komersial terhadap Pusat Kota Bersejarah di Surakarta (Sri Adhyaksa, MTA Universitas Diponegoro, 2001);
2. Koridor Radjiman-Gatot Subroto-Diponegoro sebagai Linkage antara Kraton Kasunanan dan Pura Mangkunegaran di Surakarta (Dandy Yoga Enconika, MTA Universitas Diponegoro, 2005).

1.7 Sistematika Pembahasan

Bab I Pendahuluan

Berisi tentang latar belakang, perumusan masalah, kemudian dilanjutkan dengan tujuan dan manfaat penelitian. Selanjutnya ruang lingkup materi studi dan wilayah studi, serta dilanjutkan dengan kerangka pikir studi dan keaslian penelitian, dan diakhiri dengan sistematika pembahasan.

Bab II Kajian Pustaka

Berisi tentang teori pendekatan perancangan kota yang terdiri dari teori figure ground, teori linkage, dan teori place. Kemudian

teori mengenai elemen perancangan kota yang terdiri dari: penggunaan lahan, sirkulasi dan parkir, jalur pedestrian, dan aktivitas pendukung. Selain itu juga terdapat kriteria tak terukur perancangan kota dan karakteristik lokasi dan standar kebutuhan ruang bagi pedagang kaki lima.

Bab III Metode Penelitian

Berisi tentang tahapan pelaksanaan studi: metode penelitian yang digunakan dan disain penelitian yang meliputi: ciri-ciri populasi pada kawasan penelitian, variabel-variabel yang diteliti, sampel yang akan diteliti, metode pengumpulan data dan informasi, serta teknik analisa data dan informasi.

Bab IV Gambaran Umum Wilayah Studi

Berisi tentang tinjauan umum Kota Surakarta, dan tinjauan khusus kawasan studi yang meliputi: kawasan alun-alun Utara Kraton-Jl. Jend. Sudirman-Pasar Gede Kota Surakarta yang meliputi kondisi fisik kawasan studi dan kondisi perekonomian kawasan studi.

Bab V Analisis Pengaruh aktivitas PKL terhadap Linkage

Berisi tentang analisis aktivitas PKL yang terdiri dari analisis pola aktivitas PKL, analisis besaran ruang yang digunakan oleh PKL berdasarkan skala waktu, analisis elemen pendukung aktivitas PKL; analisis linkage yang terbentuk; serta analisis pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage kawasan. Di akhir dari

bab ini terdapat temuan studi dari hasil analisis yang telah dilakukan.

Bab VI Penutup

Berisi tentang kesimpulan dan saran. Kesimpulan tentang analisis yang telah dilakukan pada bab sebelumnya. Saran berisi tentang langkah-langkah yang harus diambil penentu kebijakan dalam menyikapi perkembangan aktivitas PKL.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Teori Pendekatan Rancang Kota

Trancik mengemukakan tiga buah teori pendekatan rancang kota, yaitu sebagai berikut (Trancik, 1986):

2.1.1 Figure Ground

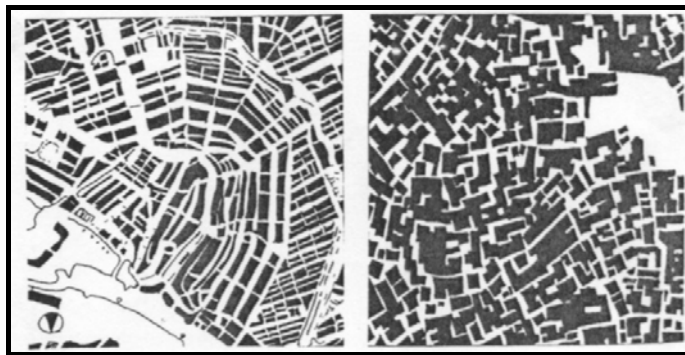
Kota secara fisik merupakan hasil bentukan antara bangunan dengan ruang terbuka yang mendukung identifikasi tekstur dan pola bentukan ruang kota. Teori-teori *figure/ground* dipahami dari tata kota sebagai hubungan tekstural antara bentuk yang dibangun (*building massa*) dan ruang terbuka (*open space*). Analisis *figure/ground* adalah alat yang sangat baik untuk mengidentifikasikan sebuah tekstur dan pola-pola sebuah tata ruang perkotaan (*urban fabric*), serta mengidentifikasikan masalah ketidakteraturan massa/ruang perkotaan.

Definisi *figure/ground* diartikan secara terpisah yaitu, *figure* adalah istilah untuk massa yang dibangun (biasanya di dalam gambar-gambar ditunjukkan dengan warna hitam) dan *ground* adalah istilah untuk semua ruang di luar massa itu (biasanya ditunjukkan dengan warna putih). Gambar seperti itu menunjukkan keadaan tekstur kota atau kawasan kota

tersebut. Kadang-kadang sebuah *figure/ground* juga digambarkan dengan warna sebaliknya supaya dapat mengekspresikan efek tertentu.

Pola-pola kawasan secara tekstural dapat diklasifikasikan menjadi tiga kelompok, yang meliputi:

- **Homogen**, adalah susunan kawasan yang bersifat dimana hanya ada satu pola penataan. Sebagai contoh adalah Kota Algier, Maroko dan Amsterdam, Belanda. Kedua kota ini memiliki pola kawasan yang bersifat homogen.



Sumber: Markus Zahnd, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, 1999.

Gambar 2.1

Pola Kawasan Yang Bersifat Homogen

- **Heterogen**, susunan kawasan yang bersifat dimana ada dua atau lebih pola berbenturan, sebagai contoh adalah dua buah kawasan di Kota Aachen, Jerman. Kedua kawasan tersebut memiliki pola yang bersifat heterogen.

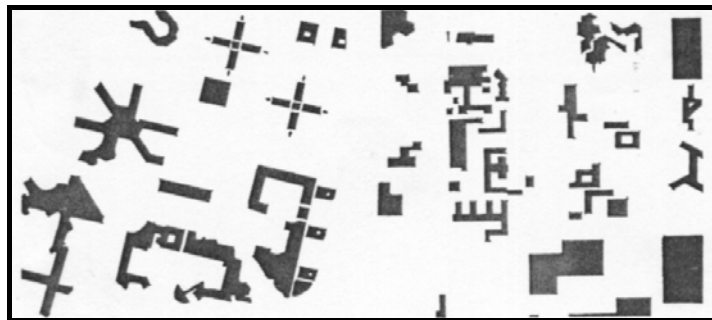


Sumber: Markus Zahnd, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, 1999.

Gambar 2.2

Pola Kawasan Yang Bersifat Heterogen

- **Menyebar**, susunan kawasan yang bersifat menyebar dan kecenderungan kacau. Sebagai contoh adalah Kota Bonn dan Hamburg, Jerman. Kedua kawasan ini memiliki pola yang bersifat agak kacau.



Sumber: Markus Zahnd, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, 1999.

Gambar 2.3

Pola Kawasan Yang Bersifat Menyebar

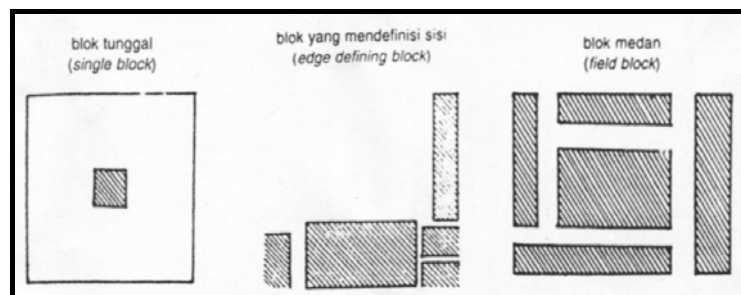
⌘ Solid dan Void Sebagai Elemen Perkotaan

Sistem hubungan di dalam tekstur *figure/ground* mengenal dua kelompok elemen, yaitu *solid* (bangunan) dan *void* (ruang terbuka). Ada

tiga elemen dasar yang bersifat *solid* dan empat elemen dasar yang bersifat *void*. Tiga elemen solid tersebut adalah:

- a. Blok tunggal, bersifat individu, namun juga dapat dilihat sebagai bagian dari satu unit yang lebih besar.
- b. Blok yang mendefinisikan sisi, yang berfungsi sebagai pembatas secara linier.
- c. Blok medan yang memiliki bermacam-macam massa dan bentuk, namun masing-masing tidak dilihat sebagai individu-individu.

Berikut di bawah ini merupakan gambar mengenai tiga buah elemen *solid*.

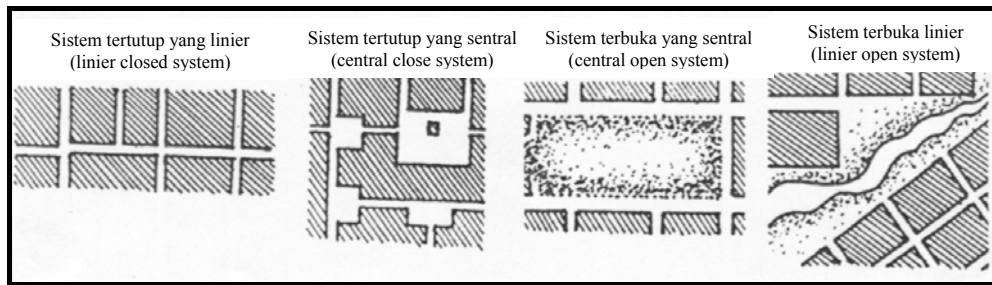


Sumber: Markus Zahnd, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, 1999

Gambar 2.4
Tiga Elemen Solid

Sedangkan empat elemen *void* terdiri dari:

- a. Sistem tertutup linier, elemen yang paling sering dijumpai di kota.
- b. Sistem tertutup yang memusat, pola ruang yang terfokus dan tertutup misalnya pusat kota.
- c. Sistem terbuka yang sentral, bersifat terbuka namun masih tampak fokus, misalnya alun-alun besar, taman kota, dan lain-lain.
- d. Sistem terbuka linier, contoh pola tersebut adalah kawasan sungai.



Sumber: Markus Zahnd, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, 1999.

Gambar 2.5
Empat Elemen Void

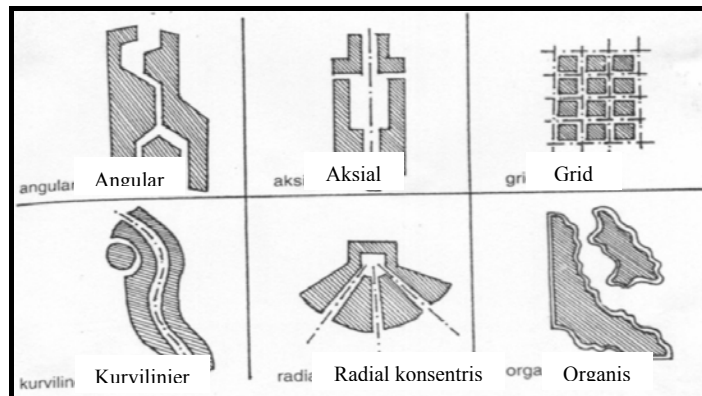
⌘ Solid dan Void Sebagai Unit Perkotaan

Elemen *solid* dan *void* di dalam tekstur perkotaan jarang berdiri sendiri, melainkan dikumpulkan dalam satu kelompok, disebut juga “unit perkotaan”. Di dalam kota keberadaan unit adalah penting, karena unit-unit berfungsi sebagai kelompok bangunan bersama ruang terbuka yang menegaskan kesatuan massa di kota secara tekstural. Melalui kebersamaan tersebut penataan kawasan akan tercapai lebih baik kalau massa dan ruang dihubungkan dan disatukan sebagai suatu kelompok.

Pola kawasan kota secara tekstural dibedakan mejadi enam, yaitu *grid*, *angular*, *kurvilinier*, *radial konsentris*, *aksial*, dan *organis*. Artinya, setiap kawasan tersebut dapat dimengerti bagiannya melalui salah satu cara tekstur tersebut.

Mengacu pada penjelasan di atas, perlu diketahui bahwa fungsi pola sebuah tekstur perlu juga diperhatikan karena massa dan ruang selalu berhubungan erat dengan aktivitas di dalamawasannya, dibutuhkan suatu keseimbangan yang baik antara kuantitas dan kualitas

massa dan ruang yang bersifat publik dan privat sehingga pola pembangunan kota memungkinkan kehidupan didalamnya berjalan dengan baik.



Sumber: Markus Zahnd, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, 1999.

Gambar 2.6
Pola Tekstur Kota Secara Diagramatis

2.1.2 Teori Linkage

Kota adalah sesuatu yang kompleks dan rumit, maka perkembangan kota sering mempunyai kecenderungan membuat orang merasa tersesat dalam gerakan di daerah kota yang belum dikenal. Hal ini sering terjadi di daerah yang tidak mempunyai *linkage* (penghubung), yang memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan. *Linkage theory* merupakan teori yang menjelaskan bahwa jaringan-jaringan sirkulasi yang menghubungkan antar bagian kawasan atau bangunan turut membangun struktur kota dan jaringan-jaringan sirkulasi menjadi acuan dalam mengorganisasikan sistem pergerakan.

Dalam penelitian ini lebih dikhususkan pada pembahasan mengenai teori linkage visual dan linkage struktural. Hal ini disebabkan pada lokasi penelitian permasalahan yang terjadi lebih cenderung mengarah pada permasalahan terbentuknya massa dan ruang baru karena keberadaan PKL yang mempengaruhi massa dan ruang yang sudah terbentuk. Disamping itu juga permasalahan struktur jaringan interaksi antar kegiatan pada nodes, dimana ditemukan pola-pola penggunaan ruang publik oleh PKL yang menyebabkan terbentuknya sirkulasi (baik pejalan kaki & kendaraan bermotor dan parkir) baru yang menyambung pola massa dan ruang yang lama, sehingga sangat menarik untuk diteliti lebih mendalam mengenai terbentuknya linkage visual dan linkage struktural pada lokasi penelitian ini.

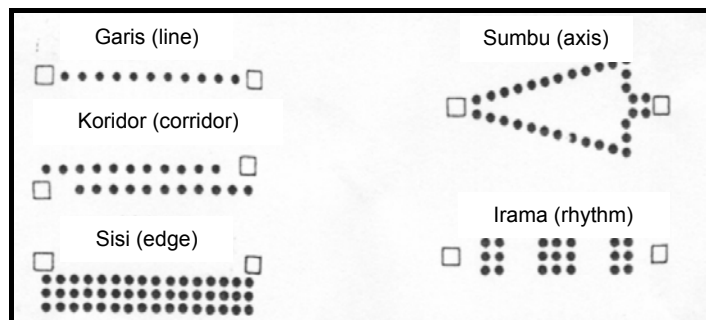
A. Linkage Visual

Dalam *linkage* yang *visual* dua atau lebih banyak fragmen kota yang dihubungkan menjadi satu kesatuan secara *visual*. Karena sebuah *linkage* yang *visual* mampu menyatukan daerah kota dalam berbagai skala. Pada dasarnya ada dua pokok perbedaan *linkage visual*, yaitu:

- Yang menghubungkan dua daerah secara netral
- Yang menghubungkan dua daerah dengan menggunakan satu daerah.

Terdapat lima elemen yang dapat menjelaskan *linkage visual*, yaitu:

- a. Elemen garis, menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan massa. Untuk massa tersebut bisa dipakai sebuah deretan bangunan ataupun sebuah deretan pohon yang memiliki rupa masif.
- b. Elemen koridor, yang dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) membentuk sebuah ruang.
- c. Elemen sisi, sama dengan elemen garis yang menghubungkan dua kawasan dengan satu massa. Perbedaannya dibuat secara tidak langsung, sehingga tidak perlu dirupakan dengan sebuah garis yang massanya agak tipis, bahkan hanya merupakan sebuah wajah yang massanya kurang penting.
- d. Elemen sumbu, mirip dengan elemen koridor yang bersifat spasial, namun perbedaannya ada pada dua daerah yang dihubungkan oleh elemen tersebut yang sering mengutamakan salah satu daerah tersebut.
- e. Elemen irama, menghubungkan dua tempat dengan variasi massa dan ruang.



Sumber: Markus Zahnd, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, 1999.

Gambar 2.7
Lima Elemen Linkage Visual

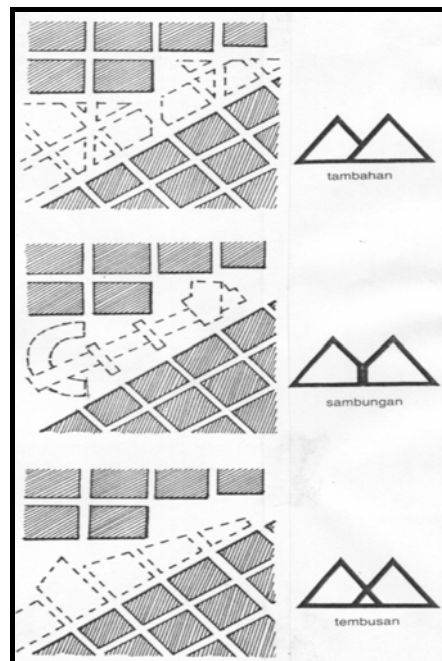
B. Linkage Struktural

Dalam *linkage struktural* yang baik, pola ruang perkotaan dan bangunannya sering berfungsi sebagai sebuah stabilisator dan koordinator di dalam lingkungannya, karena setiap *kolase* (penghubung fragmen-fragmen) perlu diberikan stabilitas tertentu dan koordinasi tertentu dalam strukturnya. Tanpa ada daerah-daerah yang polanya tidak dikoordinasikan serta distabilisasikan tata lingkungannya, maka cenderung akan muncul pola tata kota yang kesannya agak kacau.

Terdapat tiga elemen *linkage struktural* yang mencapai hubungan secara arsitektural, yaitu:

- a. Elemen tambahan, melanjutkan pola pembangunan yang sudah ada sebelumnya. Bentuk-bentuk massa dan ruang yang ditambah dapat berbeda, namun pola kawasannya tetap dimengerti sebagai bagian atau tambahan pola yang sudah ada di sekitarnya.

- b. Elemen sambungan, elemen ini memperkenalkan pola baru pada lingkunganawasannya. Diusahakan menyambung dua atau lebih banyak pola di sekitarnya, supaya keseluruhannya dapat dimengerti sebagai satu kelompok yang baru memiliki kebersamaan melalui sambungan itu.
- c. Elemen tembusan, elemen ini tidak memperkenalkan pola baru yang belum ada, sedikit mirip dengan elemen tambahan, namun lebih rumit polanya karena di dalam elemen tembusan terdapat dua atau lebih pola yang sudah ada di sekitarnya dan akan disatukan sebagai pola-pola yang sekaligus menembus di dalam satu kawasan.

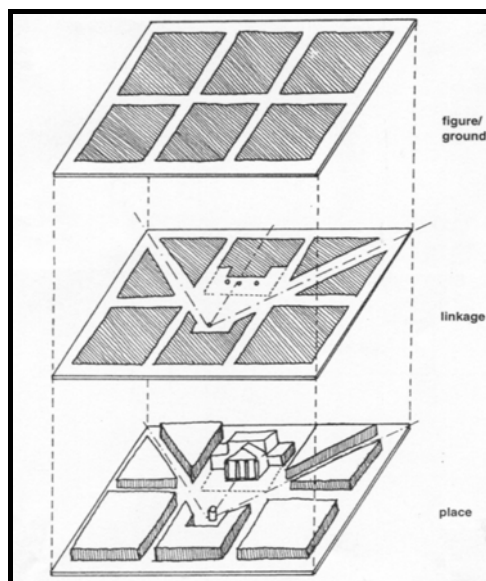


Sumber: Markus Zahnd, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, 1999.

Gambar 2.8
Tiga Elemen Linkage Struktural dan Studi Banding
di Dalam Kawasan

2.1.3 Teori Place

Proses rancang kota harus dapat merespon dan mewadahi nilai-nilai kontekstual yang ada dengan memperhatikan nilai budaya, sejarah, dan hal-hal yang lain secara arsitektural. Dalam teori ini membahas mengenai makna sebuah kawasan di perkotaan secara arsitektural. Manusia memerlukan suatu tempat untuk mengembangkan kehidupan dan budayanya, tidak hanya sekedar *space* tetapi lebih dirasakan sebagai *place*. Kebutuhan itu timbul karena adanya kesadaran orang terhadap suatu tempat yang lebih luas daripada hanya sekedar masalah fisik saja.



Sumber: Markus Zahnd, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, 1999.

Gambar 2.9
Teori Pendekatan Rancang Kota

2.2 Elemen-elemen Perancangan Kota (*Urban Design*)

Elemen *Urban Design* atau elemen perancangan kota yang digunakan pada studi ini lebih difokuskan pada aspek-aspek yang

berkaitan dengan linkage, yaitu: pedestrian (baik pejalan kaki maupun fasilitasnya), transportasi (sirkulasi), dan parkir. Elemen-elemen tersebut disusun dengan berbagai kriteria untuk menciptakan kawasan studi yang ideal (Shirvani, 1985).

2.2.1 *Pedestrian ways*

Pedestrian ways sengaja dipisahkan dengan sirkulasi dan parkir, mengingat pedestrian mempunyai skala tersendiri yakni skala pejalan kaki. Skala pejalan kaki berbeda dengan skala kendaraan, karena skala pejalan kaki akan menjadikan lingkungan kota menjadi lebih detail meliputi pola aktivitas (*retail*), persyaratan lingkungan (udara, kebisingan, dan lain sebagainya) dan keamanan sirkulasi terhadap kendaraan. Pedestrian berkaitan dengan: aktivitas yang mendukung, *street furniture*, dan transportasi umum.

Dalam pembangunan fisik kota hingga saat ini fasilitas untuk pejalan kaki masih sering dilalaikan (Shirvani, 1995). Padahal jalur pejalan kaki ini merupakan salah satu bagian yang essensial dalam perancangan kota. Jalur pedestrian ini tidak hanya bagian dari program keindahan melainkan juga mendukung kegiatan perdagangan (*retail*) dan meningkatkan vitalitas kota.

Hal yang perlu mendapat perhatian dalam perancangan jalur pedestrian adalah interaksi antara pejalan kaki dengan jalur kendaraan

tetap terakomodasi, disamping pertimbangan kesesuaian fungsi dengan kebutuhan, kenyamanan fisik dan psikologis.

A. Sarana

Pejalan kaki berdasarkan sarana perjalanannya dapat dikategorikan sebagai berikut:

- a) Pejalan kaki penuh, adalah mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda utama, jalan kaki digunakan sepenuhnya dari tempat asal sampai ke tempat tujuan.
- b) Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, adalah pejalan kaki yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara. Biasanya dilakukan dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, atau pada jalur perpindahan rute kendaraan umum, atau dari tempat pemberhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir.
- c) Pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi, adalah mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara, dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat kendaraan umum, dan dari tempat parkir kendaraan umum ke tempat tujuan akhir perjalanan.
- d) Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, adalah mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat tujuan bepergian yang hanya ditempuh dengan berjalan kaki.

B. Jarak berjalan kaki

Panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki umumnya berbeda-beda tergantung kebiasaan manusia yang melakukannya, disamping adanya faktor-faktor lain yang mempengaruhinya.

Menurut Unterman (1984), ada empat faktor yang mempengaruhi panjang/jarak orang untuk berjalan kaki, yaitu:

a) Waktu

Berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi panjang/jarak berjalan yang mampu ditempuh. Misalnya berjalan kaki pada waktu rekreasi mempunyai jarak yang relatif, sedangkan waktu berbelanja kadang dapat dilakukan selama 2 jam dengan jarak sampai 2 mil tanpa disadari sepenuhnya oleh si pejalan kaki.

Panjang/jarak tempuh berjalan kaki masih dianggap menyenangkan sampai dengan jarak 500 yard (455 m), lebih panjang dari 500 yard maka orang akan berfikir untuk memilih moda lain.

b) Kenyamanan

Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang jelek akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki. Jarak tempuh orang berjalan kaki di Indonesia \pm 400 meter (Kompas, 4 April 1989), sedang untuk aktivitas berbelanja membawa barang, berjalan kaki diharapkan tidak lebih dari 300 meter. Untuk aktivitas berbelanja

sambil rekreasi, maka faktor kenyamanan berjalan sangat berpengaruh terhadap lamanya melakukan perjalanan.

c) Ketersediaan kendaraan bermotor

Kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda penghantar sebelum atau sesudah berjalan kaki. Ketersediaan fasilitas kendaraan angkutan umum yang memadai akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibanding dengan apabila tidak tersedia fasilitas transportasi lainnya, seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan parkir dan lokasi penyebaran serta pola penggunaan lahan campuran (*mixed use*) dan sebagainya.

d) Pola tata guna lahan

Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*) seperti yang banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan lebih cepat dibanding perjalanan dengan kendaraan bermotor karena dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat.

C. Maksud dan tujuan berjalan kaki

Berdasarkan jenis kegiatan yang dilakukan pejalan kaki dapat dikelompokkan sebagai berikut:

a) Berjalan kaki untuk ke tempat kerja atau perjalanan fungsional, jalur pedestrian dirancang untuk tujuan tertentu, seperti untuk

melakukan pekerjaan bisnis, makan/minum, pulang dan pergi ke dan dari tempat kerja.

- b) Berjalan kaki untuk berbelanja yang tidak terikat waktu, dapat dilakukan dengan perjalanan santai dan biasanya kecepatan berjalan lebih rendah dibanding dengan orang berjalan untuk menuju tempat kerja atau perjalanan fungsional. Jarak rata-rata lebih panjang dan sering tidak disadari panjang perjalanan yang ditempuh akibat daya tarik kawasan yang ada.
- c) Berjalan kaki untuk keperluan rekreasi dapat dilakukan sewaktu-waktu dengan berjalan santai. Diperlukan beberapa fasilitas pendukung yang bersifat rekreatif, seperti: kegiatan berkumpul, bercakap-cakap, menikmati pemandangan di sekitarnya yang memerlukan ruang terbuka dan dilengkapi dengan elemen pendukungnya, yaitu: tempat duduk, lampu penerangan, pot bunga, dan sebagainya.

D. Prasarana pejalan kaki

Macam fasilitas untuk menampung pejalan kaki dapat dikelompokkan sebagai berikut:

- a) Jalur pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan. Diperlukan fasilitas yang

akan terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa trotoar dan terletak di tepi jalan raya.

- b) Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi dan menghindari konflik dengan moda angkutan lain, yaitu: lajur penyeberangan jalan, jembatan penyeberang, atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk itu diperlukan fasilitas yang berupa: *zebra cross*, *skyway*, dan *subway*.
- c) Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang, yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai, tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berenti dan beristirahan pada bangku-bangku yang disediakan, fasilitas ini berupa plaza pada taman-taman kota.
- d) Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjalan, duduk santai, dan berjalan-jalan sambil melihat etalase pertokoan yang biasanya disebut *mall*.

Tabel II.1
Karakteristik Jalur Pedestrian berdasarkan Fungsinya

No	Nama Jalur Pedestrian	Fungsi/Kegunaan	Karakteristik
1	Trotoar	Berjalan kaki di pinggir jalan kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> • Arah jelas • Lokasi di tepi jalan bebas hambatan • Permukaan rata (maks. 5%), lebar 1,5 – 2 meter
2	Jalur penyeberangan (<i>zebra cross</i>)	Menghindari konflik dengan kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> • Menyilang di atas jalan, dilengkapi traffic light

No	Nama Jalur Pedestrian	Fungsi/Kegunaan	Karakteristik
			<ul style="list-style-type: none"> • Lebar 2 – 4 meter • Frekuensinya tertentu
3	Plasa	Kegiatan santai dan rekreatif	<ul style="list-style-type: none"> • Bebas kendaraan • Space lapang • Lebar bervariasi • Ada fasilitas pendukung
4	Mall	Tempat berjalan kaki di kawasan perbelanjaan	<ul style="list-style-type: none"> • Terpisah dari jalur kendaraan • Di pertokoan • Plasa kecil • Lebar bervariasi • Ada fasilitas pendukung
5	Subway	Tempat berjalan kaki yang menghubungkan antar bangunan di bawah tanah	<ul style="list-style-type: none"> • Berupa terowongan bawah tanah • Di lengkapi pengkondisian udara dan penerangan • Bebas lalu lintas kendaraan
6	Skyway	Tempat berjalan kaki yang menghubungkan bangunan di atas tanah	<ul style="list-style-type: none"> • Berupa jembatan penyeberangan antar bangunan • Sirkulasi pejalan kaki menerus • Bebas lalu lintas kendaraan.

Sumber: Teori Perancangan Urban, ITB, 1991.

E. Faktor pendorong berjalan kaki

Penyediaan moda jalan kaki yang menyenangkan, aman dan nyaman akan menarik orang-orang untuk menggunakan moda ini sesuai dengan tujuan perjalanan yang dipilihnya. Orang yang cenderung berjalan kaki merasa lebih mudah, lebih cepat, dan lebih murah daripada mengendarai kendaraan (Untermann, 1984: 23).

Aktivitas berjalan kaki membutuhkan persyaratan, antara lain:

- a) Aman, mudah/leluasa bergerak dengan cukup terlindung dari lalu lintas kendaraan bermotor.

- b) Menyenangkan, dengan rute-rute yang pendek dan jelas, serta bebas hambatan dan kelambatan waktu yang diakibatkan kepadatan pejalan kaki.
- c) Mudah dilakukan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan dan gangguan yang disebabkan ruang yang sempit, permukaan lantai naik turun dan sebagainya.
- d) Daya tarik pada tempat-tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu-lampu penerangan jalan, lansekap/taman dan lain-lain.

F. Keterkaitan Pedestrian dengan Aspek Perancangan Urban

Konsep sirkulasi kota secara keseluruhan membentuk sistem yang mencakup pola jaringan, model serta bentuknya. Kehidupan kota menghendaki jalur pedestrian yang sesuai dengan aspirasi masyarakat dalam hal ini erat kaitannya dengan perilaku masyarakat untuk menentukan kriteria model perancangan. Penekanan aspek adalah pada manusia dengan segala aktivitas masyarakat kota sebagai pemakai. Dalam hubungan untuk membentuk suatu sistem yang baik, pedestrian sebagai media penghubung suatu lokasi kegiatan dengan suatu lokasi kegiatan lainnya dengan keterkaitan yang erat.

Unsur-unsur pembentukannya diwujudkan melalui bentuk-bentuk struktur dan identitas bagi lingkungan. Perlu dicari dan ditonjolkan image yang kuat dari struktur tersebut untuk mendapatkan identitas

lingkungannya bagi pembentukan struktur *visual plan* dalam kota yang akan menciptakan *public image* yang diharapkan dapat memberikan dampak psikologis positif.

Dalam penentuan letak dan pemugaran-pemugaran *landmark* yang berupa perlakuan terhadap bangunan yang ditonjolkan, optimasi pemanfaatan ruang terbuka atau obyek dan bentukan arsitektural yang merupakan *Urban Amenity* bagi penunjang kawasan pedestrian, baik dalam bentukan alam maupun buatan manusia yang dapat membentuk karakter sebagai Distric dan memperjelas *Nodes* dan sangat berpotensi bagi daya tarik *visual* pejalan kaki maupun sistem pergerakan lainnya.

Maksud dan hal di atas adalah sebagai pembentuk sistem hubungan antar unsur dan pengaruh faktor terhadap tipe jalur pedestrian dengan konsepsi kota sebagai suatu bentuk keseluruhan. Perbandingan skala dan gaya akan bentuk lingkungan yang menyenangkan di dalam kota, tercipta seni dalam gabungan unsur-unsur pembentukan ruang arsitektural dengan kondisi sosial masyarakatnya.

2.2.2 Sirkulasi dan Parkir (*Circulation dan Parking*)

Sirkulasi yang dimaksud disini adalah sirkulasi untuk kendaraan, baik bermotor maupun tidak bermotor. Sirkulasi tersebut meliputi pencapaian, besaran, kapasitas, dan arah sirkulasi. Parkir dalam hal ini dibedakan menjadi parkir individu dan umum. Untuk sirkulasi dan parkir

sangat berpengaruh pada visual kota, besaran bangunan, aktivitas dan “hidup”-nya kota.

Sirkulasi merupakan elemen penting bagi pembentukan struktur lingkungan kota karena sirkulasi dapat membagi, mengarahkan dan mengontrol pola aktivitas (Shirvani, 1985). Pola sirkulasi dapat pula menjadi dasar utama perancangan sebagaimana teori jaringan (*Linkage Theory*).

Dalam skala mikro kawasan dan ruang unsur-unsur sirkulasi meliputi pencapaian terhadap suatu obyek, bentuk jalan masuk (gerbang), konfigurasi bentuk (tahapan visual) jalan, hubungan antara ruang dengan jalan serta bentuk ruang sirkulasi (D.K Ching, 1985). Unsur-unsur sirkulasi harus dipertimbangkan dalam penataan kawasan.

Parkir sebagai bagian dari sirkulasi memiliki pengaruh pada lingkungan kota yaitu mendukung aktivitas komersial di pusat kota dan memberi dampak visual pada bentuk fisik dan struktur kota.

2.3 Karakteristik Lokasi Aktivitas PKL

Dapat dipastikan bahwa setiap aktivitas memerlukan ruang dalam melakukan semua kegiatan. Hal ini termasuk juga dengan aktivitas PKL yang selama ini kurang memperhatikan kebutuhan akan ruang kegiatan bagi sektor ini.

Semakin berada di daerah-daerah yang menguntungkan, PKL juga akan menempati lokasi-lokasi yang mudah dilihat atau dijangkau oleh

pengunjung, menurut Shirvani (1985:37) dalam merancang fasilitas untuk pejalan kaki memerlukan suatu kegiatan eceran agar suasana yang ditimbulkan hidup. Seperti misalnya, pusat perbelanjaan yang disekitarnya tidak ada aktivitas pendukung akan mati dan jarang sekali ada pengunjung untuk berjalan-jalan. Tetapi jika disekitarnya tumbuh aktivitas pendukung seperti PKL dan sejenisnya akan sedikit menarik pengunjung untuk datang ke lokasi tersebut. Hal ini cukup menjamin adanya pengunjung yang datang ke lokasi dengan tiga persepsi, yaitu pengunjung datang untuk menikmati aktivitas sekitarnya, datang dengan tujuan ke pusat perbelanjaan atau datang untuk melihat-lihat aktivitas yang ada.

Menurut Simons dan Jones, 1990 mengemukakan bahwa PKL berlokasi didepan pertokoan terutama yang memiliki tingkat aksesibilitas tinggi. Pemilihan lokasi ini disebabkan oleh keberadaan pertokoan dapat menarik pengunjung dengan aksesibilitas tinggi, serta menarik pengusaha lain untuk ikut berdagang di lokasi yang sama. Sedangkan menurut Hamid dan Rachbini (1994:90) mengamati kecenderungan setiap berdirinya gedung selalu diikuti oleh aktivitas PKL.

Meskipun sektor formal dan PKL memiliki perbedaan yang menonjol, tetapi keberadaan keduanya dapat saling menunjang karena keberadaan pedagang kecil tidak lepas dari sektor formal atau sebaliknya. PKL tidak dapat berkembang tanpa adanya aktivitas formal yang mendahuluinya. Dengan adanya aktivitas pendukung berupa PKL,

aktivitas formal maupun konsumen cukup diringankan dengan rendahnya harga yang ditawarkan (Hartati, 1998).

Pernyataan-pernyataan tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa PKL tidak selamanya mengganggu aktivitas formal dan aktivitas sekitarnya. Hal ini dapat dilihat dari ketergantungan antara aktivitas formal dan pengunjung dengan pedagang yang mampu menyediakan kebutuhan hidup dengan harga relatif rendah. Ketergantungan ini dapat dilihat dari adanya perusahaan besar yang mempekerjakan usaha kecil sebagai salah satu upaya promosi produksinya. Dengan demikian dapat dilihat adanya suatu ketergantungan aktivitas formal dengan informal, dimana sektor informal sebagai salah satu cara untuk memperluas usaha. Sedangkan pengecer sangat tergantung oleh pekerjaan yang diberikan produsen kepadanya (Manning, 1991:249).

2.4 Kerangka Teoritik

Kerangka teoritik ini merupakan rumusan dari teori-teori di atas yang kemudian dikaji mengetahui teori yang benar-benar dibutuhkan oleh peneliti dalam melakukan penelitian ini. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel II.2
Kerangka Teoritik

No	Kajian	Aspek Pembentuk	Faktor Pembentuk	Teori Oleh
1	Pendekatan Rancang Kota	▪ Figure Ground	▪ Homogen ▪ Heterogen ▪ Menyebar ▪ Solid void sbg elemen perkotaan ▪ Solid void sbg unit perkotaan	Roger Trancik (1986)
		▪ Linkage	▪ Linkage visual ▪ Linkage struktural	
		▪ Place		
2	Elemen Perancangan Kota	▪ Kriteria Terukur	▪ Pedestrian ways ▪ Circulation & Parking	Hamid Shirvani (1985)
3	Pedagang Kaki Lima (PKL)	▪ Karakteristik lokasi PKL	▪ Kemudahan pencapaian ▪ Kemudahan dilihat ▪ Keterhubungan dengan aktivitas formal	▪ Hamid Shirvani (1985) ▪ Anthony J. Catanese (1983) ▪ Simons & Jones (1990)
		▪ Jenis Sarana Fisik PKL	▪ Pikulan/keranjang ▪ Gelaran lesehan/alas ▪ Meja/jongko ▪ Gerobak/kereta dorong ▪ Warung semi permanen	Neufert dalam Wijayanti (2000)

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2006

2.5 Hipotesis

Adanya pengaruh aktivitas PKL terhadap *linkage* pada lokasi penelitian (Alun-alun Utara Kraton - Pasar Gede). Lokasi penelitian yang merupakan kawasan perdagangan, kawasan pusat pemerintahan, dan kawasan budaya mempunyai karakter yang sangat kuat (sumbu imajiner utara-selatan) sehingga keberadaan PKL pada lokasi penelitian dicurigai telah meningkat/memperkuat kualitas *linkage* yang terbentuk.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan kerangka pendekatan pola pikir dalam rangka menyusun sebuah studi. Tujuan dari metode penelitian ini adalah untuk mengarahkan proses berpikir atau penalaran terhadap hasil-hasil yang ingin dicapai. Metode penelitian yang akan dilakukan mengacu pada tujuan penelitian yang telah ditentukan sebelumnya yaitu untuk mengetahui bagaimana pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage antara alun-alun utara kraton hingga Pasar Gede.

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode Penelitian **Kualitatif** dengan pendekatan **Rasionalistik**. Tujuan utama dari penelitian kualitatif adalah diperolehnya pemahaman menyeluruh tentang fenomena yang diteliti sebagai pendekatan yang menyeluruh, sehingga cakupan dan kedalaman dalam penelitian kualitatif sangat diutamakan karena menyangkut fenomena perilaku masyarakat (Lexy Moleong, 1994).

Menurut Muhadjir, 1996 bahwa konstruksi teori dibangun dari konseptualisasi teoritik sebagai hasil pemaknaan empirik dalam arti sensual, logik maupun etik. Kebermaknaan teoritik perlu diikuti dengan kebermaknaan empirik. Upaya untuk menjangkau kebermaknaan empirik

dapat dikerjakan dengan mengembangkan konseptualisasi tentang populasi dan sampel secara tetap. Pada landasan empirik penelitian kualitatif dengan pendekatan rasionalistik dimana sampel dipilih secara *purposive* dan digunakan untuk mencari pengungkapan makna dan esensinya.

3.2 Disain Penelitian

Dalam penelitian mengenai pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage pada lokasi penelitian, diperlukan suatu prosedur kerja penelitian yang mengatur tata cara meneliti di lapangan, yaitu:

3.2.1 Ciri-ciri Populasi

Ciri-ciri populasi pada kawasan studi adalah dominasi Pedagang Kaki Lima yang bertambah semakin tidak terkendali, sehingga mempengaruhi *linkage* kawasan. Ditemukan 3 (tiga) pola aktivitas PKL yaitu: PKL yang menempati trotoar, PKL yang menempati badan jalan, dan PKL yang menempati ruang khusus. Selain itu, juga berakumulasinya sarana transportasi berupa becak di beberapa sudut ruang pada lokasi penelitian menjadi salah satu moda interaksi antar ruang yang lebih *familiar* dan *integrated* dengan karakter kawasan, selain permasalahan yang ditimbulkannya. Kondisi ini mempengaruhi sirkulasi di badan jalan dan sirkulasi pejalan kaki di trotoar. Selain itu populasi yang juga mengisi kawasan studi adalah pengunjung baik yang bertujuan wisata, berbelanja,

pergi/pulang ke/dari kantor, atau sekedar lewat. Alasan penentuan lokasi studi ini adalah:

- Kota Surakarta merupakan salah satu kota yang berkembang dengan pesat di Jawa Tengah dengan pusat kotanya Alun-alun Utara Kraton Kasunanan-Jl. Jendral Sudirman-Pasar Gede yang merupakan kawasan perdagangan, kawasan pusat pemerintahan, dan kawasan budaya, sehingga segala aktivitas berakumulasi di kawasan studi ini;
- Kawasan studi yang merupakan satu rangkaian dengan Kraton Kasunanan Surakarta merupakan salah satu aset wisata budaya potensial yang belum dimanfaatkan secara optimal.
- Perkembangan aktivitas informal seperti PKL mengakibatkan penggunaan lokasi berdagang mulai menggeser fungsi ruang yang sebenarnya. Hal yang sama juga terjadi di sekitar Pasar Gede dan di koridor Jl. Jend. Sudirman. Hal ini berdampak pada *linkage* pada lokasi penelitian (arus sirkulasi lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki) dan kualitas visual kawasan).

3.2.2 Variabel-variabel yang akan diteliti

Variabel-variabel yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah:

- a) Varibel Independent adalah aktivitas PKL. Indikator dari variabel ini adalah karakteristik dan pola aktivitas PKL yang meliputi: sarana fisik dagang PKL, dan besaran ruang (trotoar dan badan jalan) yang

digunakan sebagai area berdagang PKL. Dimana sarana fisik dagang PKL tersebut kelompok menjadi 2 (dua), yaitu:

- Sarana usaha tidak permanen, seperti: gelaran/lesehan, meja, gerobak, warung semi permanen, dimana lokasi yang dipilih berada di badan jalan dan trotoar;
- Sarana usaha permanen, seperti: PKL yang menempati ruang khusus (PKL yang menempati ruang-ruang diantara pekapalan).

b) Variabel Dependent adalah linkage yang terbentuk pada kawasan studi. Linkage ini merupakan pola pergerakan yang terjadi pada kawasan studi akibat adanya pergerakan pejalan kaki dan kendaraan (bermotor dan tidak bermotor/becak). Indikator dari variabel ini adalah figure/ground plan, linkage visual dan linkage struktural, dimana pola massa dan ruang yang terbentuk oleh sirkulasi menjadi satu kesatuan yang dapat dimengerti. Dari indikator ini dapat diketahui bagaimana linkage yang terbentuk pada kawasan studi berdasarkan pergerakan pengguna (pejalan kaki dan kendaraan bermotor & tidak bermotor/becak). Untuk lebih jelasnya mengenai variabel, indikator dan parameter penelitian dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel III.1

Varibel, Indikator, dan Parameter Penelitian

No	Variabel	Indikator	Parameter
1.	<u>Independent</u> Aktivitas PKL	Sarana fisik PKL	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sarana usaha tidak permanen: gelaran/lesehan, meja, gerobak, warung semi permanen. ▪ Sarana usaha permanen: PKL pada ruang khusus (diantara pekapalan)
		Pola aktivitas PKL yang menggunakan ruang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seberapa besar trotoar yang digunakan PKL dan keterkaitannya dengan sirkulasi dan parkir kawasan. ▪ Seberapa besar badan jalan yang digunakan PKL dan keterkaitannya dengan sirkulasi dan parkir kawasan.
2.	<u>Dependent</u> Linkage kawasan yang terbentuk	Figure/ground Plan	<ul style="list-style-type: none"> • Elemen solid dan void yang membentuk linkage kawasan.
		Linkage visual	<ul style="list-style-type: none"> • Pola massa dan ruang yang terbentuk oleh elemen garis/elemen koridor/elemen sisi/elemen sumbu/elemen irama.
		Linkage struktural	<ul style="list-style-type: none"> • Pola massa dan ruang yang terbentuk oleh elemen tambahan/elemen sambungan/ elemen tembusan.
		Sirkulasi dan parkir	<ul style="list-style-type: none"> • Pola sirkulasi & parkir baru yang menyambung pola sirkulasi dan parkir yang sudah terbentuk.
		Pedestrian ways	<ul style="list-style-type: none"> • Pola pedestrian ways baru yang menyambung pola pedestrian ways yang sudah terbentuk.

Sumber: Hasil Analisis, 2006

Tabel III.2

Varibel, Variabel Operasional, dan Kegunaan/Manfaat

No	Variabel	Variabel Operasional	Kegunaan/Manfaat
1.	<u>Independent</u> Aktivitas PKL	▪ Karakteristik aktivitas PKL	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengamati jenis sarana usaha dagang PKL yang mempengaruhi penggunaan ruang publik ▪ Mengamati ketersediaan elemen pendukung aktivitas PKL kaitannya dengan linkage, seperti: kondisi permukaan trotoar, ketersediaan vegetasi, bangku duduk, dan lampu penerangan. ▪ Mengamati besaran trotoar dan jalan yang digunakan oleh PKL.
		▪ Perubahan besaran ruang yang digunakan oleh PKL	▪ Mengamati perubahan besaran penggunaan ruang publik (trotoar dan jalan) yang digunakan oleh PKL berdasarkan skala waktu (pagi, siang, sore, dan malam)
		▪ Pemilihan lokasi berdagang PKL	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengetahui alasan PKL berdagang pada di sekitar alun-alun utara dan pasar gede ▪ PKL biasa tumbuh (menepati) ruang yang biasanya digunakan untuk perpindahan moda
2.	<u>Dependent</u> Linkage kawasan yang terbentuk	• Origin dan destination (asal dan tujuan perjalanan)	• Mengetahui asal dan tujuan perjalanan responden pada magnit-magnit sirkulasi (nodes)
		• Gangguan terhadap sirkulasi pejalan kaki dan kendaraan (bermotor dan tidak bermotor/becak)	• Melihat perubahan sirkulasi/gerakan yang disebabkan oleh peletakan sarana fisik PKL pada trotoar dan badan jalan

No	Variabel	Variabel Operasional	Kegunaan/Manfaat
		<ul style="list-style-type: none"> • Massa dan ruang sebagai linkage struktural (elemen tambahan, elemen sambungan, dan elemen tembusan) dalam struktur kawasan 	<ul style="list-style-type: none"> • Mengamati massa bangunan dan ruang (trottoar dan jalan) sebagai elemen linkage struktural. • Mengamati sarana fisik PKL yang mempengaruhi terbentuknya massa dan ruang sebagai linkage struktural
		<ul style="list-style-type: none"> • Massa dan ruang sebagai linkage visual (elemen garis, koridor, sisi, sumbu, dan irama) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mengamati massa bangunan dan ruang yang terbentuk oleh deretan massa atau vegetasi hingga membentuk linkage visual. • Mengamati sarana fisik PKL yang mempengaruhi massa bangunan yang ada sehingga terbentuk linkage visual.

Sumber: Hasil Analisis, 2006

3.2.3 Teknik Pengambilan Sampel

Pengambilan sampel pada penelitian ini akan menggunakan teknik pengambilan **sample purposive** kepada para pedagang kaki lima dan pengunjung. Penggunaan teknik pengambilan sample ini dimaksudkan untuk memilih sekelompok subjek berdasarkan ciri-ciri atau sifat-sifat tertentu dan dipandang mempunyai sangkut paut yang erat dengan ciri-ciri atau sifat-sifat populasi yang sudah diketahui sebelumnya. Unit-unit analisis meliputi pedagang kaki lima, pengguna jalur pedestrian (laki-laki dan perempuan), pengguna jalan (laki-laki dan perempuan) baik yang menggunakan kendaraan bermotor maupun tidak bermotor/becak.

Adapun waktu pengamatan, yaitu pada waktu hari kerja (Senin sampai dengan Jum'at/Sabtu) dan waktu hari libur (Minggu/hari besar).

3.2.4 Kebutuhan Data dan Informasi

Data dan informasi yang diperlukan dalam penelitian ini diperoleh melalui survei lapangan (data dan informasi primer) dan dari data dan informasi yang telah dipublikasikan (data dan informasi sekunder). Konsep kebutuhan data dan informasi berdasarkan tujuan studi untuk melakukan tahap analisis dapat dilihat pada tabel III.3, III.4, dan III.5 berikut ini.

Tabel III.3

Kebutuhan Data Dan Informasi

Lingkup Data & Informasi	Macam Data & Informasi	Sumber Data & Informasi	Manfaat untuk Analisis
Kebijakan dan Perundang-undangan	<ul style="list-style-type: none"> • Kebijakan yang terkait dengan tata ruang kota (Rencana Revitalisasi dan Penataan Kawasan Alun-alun Utara) • Peraturan tentang penataan PKL • Keppres No.23/1988, pembentukan Badan Pengelola Keraton oleh Dirjen Pariwisata 	<ul style="list-style-type: none"> • Bappeda Kota Surakarta • Dinas Tata Kota Surakarta • Kraton Surakarta 	Mengetahui kebijakan pemerintah mengenai penataan ruang kota termasuk di dalamnya mengenai penataan PKL kaitannya dengan pengembangan kawasan wisata budaya.

Lingkup Data & Informasi	Macam Data & Informasi	Sumber Data & Informasi	Manfaat untuk Analisis
Karakteristik wilayah	<ul style="list-style-type: none"> • Kondisi fisik alam • Keadaan geografis 	<ul style="list-style-type: none"> • BPS Kota Surakarta • Bappeda Kota Surakarta 	Mengetahui karakteristik wilayah studi
Karakteristik kependudukan	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah penduduk • Kepadatan penduduk 	<ul style="list-style-type: none"> • BPS Kota Surakarta • Bappeda Kota Surakarta 	Memahami kondisi penduduk di kawasan studi.
Tata guna lahan	<ul style="list-style-type: none"> • Pemanfaatan ruang • Ruang yang digunakan oleh PKL • Peta eksisting solid void kawasan penelitian 	<ul style="list-style-type: none"> • Bappeda Kota Surakarta • DTK Surakarta • Observasi 	Mengetahui kondisi penggunaan ruang oleh PKL di kawasan studi.
Karakteristik aktivitas PKL	<ul style="list-style-type: none"> • Jenis sarana usaha yang digunakan • Waktu usaha • Pemilihan lokasi usaha 	<ul style="list-style-type: none"> • Observasi • Kuesioner • Wawancara 	Mengetahui karakteristik aktivitas PKL pada kawasan studi
Linkage yang terbentuk pada kawasan studi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sirkulasi pejalan kaki ▪ Sirkulasi kendaraan bermotor ▪ Keterkaitan antar ruang dalam kawasan ▪ Keterkaitan antara massa bangunan dalam kawasan 	<ul style="list-style-type: none"> • Observasi • Kuesioner • Wawancara • Telaah Pustaka 	Mengetahui linkage yang terbentuk secara visual dan struktural pada kawasan studi.

Sumber: Penyusun, 2006

Tabel III.4

Pengumpulan Data Dan Informasi Primer

Lingkup Data & Informasi	Macam Data & Informasi	Tahun	Sumber Data & Informasi	Metode Pengumpulan
Karakteristik aktivitas PKL	<ul style="list-style-type: none"> Jenis sarana usaha yang digunakan Penggunaan ruang bagi sarana fisik, ruang gerak PKL dan pembeli atau pengunjung. Besaran ruang yang digunakan PKL Waktu usaha Pemilihan lokasi usaha 	2006	<ul style="list-style-type: none"> PKL Pengunjung (pembeli atau sekedar lewat) 	Observasi Kuesioner Wawancara
Linkage kawasan yang terbentuk	<ul style="list-style-type: none"> Arus sirkulasi pejalan kaki Arus sirkulasi kendaraan (bermotor & tidak bermotor/becak Keterkaitan antar ruang dalam kawasan dengan moda yang ada Keterkaitan antara ruang dengan pengguna 	2006	Pengguna: <ul style="list-style-type: none"> PKL Pengunjung Penarik becak 	Observasi Kuesioner Wawancara

Sumber: Penyusun, 2006

Tabel III.5

Pengumpulan Data Dan Informasi Sekunder

Lingkup Data & Informasi	Macam Data & Informasi	Tahun	Sumber
Kebijakan Rencana Tata Ruang (Revitalisasi kawasan alun-alun utara)	<ul style="list-style-type: none"> Pemanfaatan ruang kota Revitalisasi kawasan studi Kebijakan Pasar Klewer dan Pasar Cinderamata Kebijakan penataan PKL Pembentukan Badan Pengelola Kraton 	1998 2005	<ul style="list-style-type: none"> RDTRK Kota Surakarta Revitalisasi kawasan alun-alun utara RPBB Kota Surakarta Keppres No 23/1988
Karakteristik Wilayah	<ul style="list-style-type: none"> Kondisi fisik alam Keadaan geografis 	2006	<ul style="list-style-type: none"> BPS Surakarta Bappeda Surakarta DTK Surakarta
Karakteristik Kependudukan	<ul style="list-style-type: none"> Jumlah penduduk Kepadatan penduduk 	2006	<ul style="list-style-type: none"> BPS Kota Surakarta Kecamatan Pasar Kliwon

Lingkup Data & Informasi	Macam Data & Informasi	Tahun	Sumber
			<ul style="list-style-type: none"> • Kecamatan Jebres
Aktivitas PKL	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah PKL • Waktu berdagang • Penentuan lokasi berdagang 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Bappeda Surakarta • DTK Surakarta • Himpunan PKL Alun-alun Utara
Tata Guna Lahan	<ul style="list-style-type: none"> • Pemanfaatan ruang eksisting kawasan studi • Ruang yang digunakan oleh PKL • Peta eksisting solid void kawasan penelitian 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Bappeda Kota Surakarta • DTK Surakarta

Sumber: *Penyusun*, 2006

3.2.5 Teknik Pengumpulan Data dan Informasi

Data dan informasi yang dibutuhkan dalam penyusunan studi ini meliputi hal-hal yang berkaitan dengan penelitian ditinjau dari segi aktivitas PKL dan pengaruhnya terhadap *linkage* pada kawasan studi. Data-data tersebut dibagi berdasarkan cara memperolehnya, yaitu:

3.2.5.1 Data dan Informasi Primer

Data ini diperoleh langsung dari subyek penelitian (responden) yang berupa jawaban dari berbagai daftar pertanyaan dalam kuesioner yang diajukan kepada PKL dan pengunjung pada kawasan studi, serta didukung wawancara untuk melengkapi kebutuhan data dan informasi.

a) Observasi

Observasi merupakan metode yang paling dasar dan paling tua dari ilmu-ilmu sosial, karena dalam cara-cara tertentu kita selalu terlibat

dalam proses mengamati. Semua bentuk penelitian psikologis, baik itu kualitatif maupun kuantitatif mengandung aspek observasi di dalamnya. Istilah observasi diturunkan dari bahasa Latin yang berarti “melihat” dan “memperhatikan”. Istilah observasi diarahkan pada kegiatan memperhatikan secara akurat, mencatat fenomena yang muncul, dan mempertimbangkan hubungan antar aspek dalam fenomena tersebut. Observasi selalu menjadi bagian dalam penelitian psikologis, dapat berlangsung dalam konteks laboratorium maupun dalam konteks alamiah (Poerwandari, 2001: 70).

Tujuan observasi adalah mendiskripsikan setting yang dipelajari, aktivitas-aktivitas yang berlangsung, orang-orang yang terlibat dalam aktivitas, dan makna kejadian dilihat dari perspektif mereka yang terlibat dalam kejadian yang diamati tersebut (Poerwandari, 2001: 71).

b) Teknik Kuesioner (Angket)

Angket (Kuesioner) adalah teknik pengumpulan data dengan menyerahkan atau mengirimkan daftar pertanyaan untuk diisi oleh responden. Responden adalah orang yang memberikan tanggapan (respon) atas-atau, menjawab pertanyaan-pertanyaan yang diajukan. Untuk dapat menggunakan teknik ini, diisyaratkan responden harus memiliki tingkat pendidikan yang memadai, walaupun tidak maka dalam menjawab pertanyaan tersebut harus didampingi/dipandu untuk menjelaskan apa yang dimaksud dalam pertanyaan tersebut.

Peneliti akan menggunakan jenis **angket semi terbuka** dalam penelitian ini, yang didukung dengan wawancara untuk **crosscek** mengenai jawaban atas pertanyaan-pertanyaan dalam angket yang kurang dipahami responden.

3.2.5.2 Data dan Informasi Sekunder

Data sekunder diperoleh dengan jalan mengambil data atau informasi yang telah dikumpulkan oleh pihak lain atau instansi terkait, seperti BPS (Badan Pusat Statistik), DTK (Dinas Tata Kota), Bappeda (Badan Perencana Pembangunan Daerah), Kraton Kasunanan Surakarta dan lain-lain yang dianggap perlu, serta berdasarkan pada nara sumber tertentu dan data yang diperoleh bisa berupa data statistik, peta, laporan-laporan serta dokumen.

Data sekunder yang dimaksud salah satunya adalah produk Rencana Revitalisasi dan Penataan Alun-alun Utara Kota Surakarta yang saat ini sedang dalam proses pelaksanaan di lapangan, pedoman pelestarian, pengembangan, dan pemanfaatan Kraton Kasunanan Surakarta. Data dan informasi tersebut digunakan untuk menganalisis pengaruh yang ditimbulkan akibat penggunaan ruang publik oleh PKL terhadap linkage di pusat Kota Surakarta.

Data sekunder lainnya berupa materi *audio visual* yang berupa buku, foto, berbagai bentuk karya seni, program komputer, film dan lain

sebagainya. Kelebihannya ada pada hasil akhir penyajian data dan juga data yang ada tidak reaktif, sehingga tidak langsung mempresentasikan realitas, adapun kekurangannya yaitu materi *audio visual* ini sulit untuk diakses. Perlu alat bantu atau tidak semua golongan dapat mengakses data dalam bentuk *audio visual* ini (Poerwandari, 2001: 69).

3.2.6 Teknik Pengolahan Data dan Informasi

Data-data primer yang diperlukan dalam studi ini apabila sudah terkumpul, maka langkah selanjutnya adalah pengolahan data melalui:

- a. Editing yaitu, meneliti serta memilih kembali kelengkapan dan kebenaran data yang dibutuhkan.
- b. Koding atau Klasifikasi, yaitu mengklasifikasikan atau memberi kode frekuensi data atau jawaban dalam masing-masing kategori sesuai dengan kebutuhan analisis.
- c. Klasifikasi, yaitu pengolahan data dan informasi yang sesuai dengan analisis yang dilakukan.
- d. Tabulasi yaitu, pengelompokkan data untuk mempermudah proses analisis.

3.2.7 Teknik Analisis Data dan Informasi

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini, meliputi:

3.2.7.1 Teknik Analisa Karakteristik dan Pola Aktivitas PKL

Analisa ini digunakan untuk mengetahui aktivitas PKL, besaran ruang yang digunakan PKL ini berdasarkan kondisi nyata bagaimana PKL meletakkan sarana usaha (sarana fisik berdagang, ruang bagi PKL, dan ruang bagi pembeli/pengunjung) pada badan jalan atau trotoar, sehingga mempengaruhi rasa bagi orang yang lewat di depan/sekitar sarana usaha PKL tersebut. Rasa orang yang melewati area PKL ini dapat didasarkan pada:

- Besaran ruang gerak orang yang berjalan/berkendaraan di area PKL, sehingga memunculkan rasa penuh/sesak atau longgar/bebas dalam bergerak;
- Lokasi PKL yang menempati badan jalan dan trotoar, apakah mampu menghubungkan *node-node* pada kawasan studi, sehingga orang merasa tidak lelah/capek ketika harus bergerak dari *node* satu ke *node* yang lainnya;
- Keterkaitan visual dan struktural antara *nodes* pada kawasan studi dengan keberadaan PKL, sehingga orang yang bergerak merasa tidak bosan/jenuh dalam melakukan pergerakan.

3.2.7.2 Teknik Analisa terhadap *Linkage* Kawasan

Pada tahap analisa ini menggunakan teknik *Behavioral Mapping* (Haryadi, 1995). Teknik ini digunakan untuk mendapatkan informasi tentang sesuatu gejala perilaku individu dan kelompok yang berkaitan dengan sistem spasialnya. Jadi dengan teknik ini akan didapatkan informasi mengenai pergerakan pengguna jalan dan trotoar (laki-laki dan perempuan) dengan tujuan yang berbeda-beda dalam kawasan penelitian.

Aplikasi teori di atas pada linkage di ruang publik adanya bentuk informasi fenomena di lapangan yaitu perilaku individu dan sekelompok manusia dengan mental mappingnya berusaha mendekati obyek yang disenanginya oleh karena adanya *pull factor* dan *push factor*. Obyek dari linkage tersebut adalah: koridor jalan dan trotoar; dan magnit sirkulasi.

Menurut Sommer, 1986 bahwa *behavioral mapping* digambarkan dalam bentuk sketsa atau diagram mengenai suatu area dimana manusia melakukan kegiatannya. Tujuannya adalah untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasi jenis dan frekuensi perilaku, serta menunjukkan kaitan antara perilaku tersebut dengan wujud perancangan yang spesifik. Pemetaan perilaku ini dapat dilakukan secara langsung pada saat dan tempat dimana dilakukan pengamatan atau dilakukan kemudian mendasar catatan-catatan yang dilakukan. Berdasarkan Ittelson dalam Siti Rukayah (1999), pemetaan perilaku secara umum akan mengikuti prosedur yang terdiri dari lima unsur dasar, yakni:

1. Sketsa dasar area atau setting yang akan diobservasi, dilakukan dengan membuat sketsa lokasi penelitian (koridor jalan di alun-alun utara kraton, koridor Jl. Jendral Sudirman sampai dengan Pasar Gede), terutama bangunan dan aktivitas yang berlangsung di sepanjang koridor penelitian ini;

Tabel III.6

Pedagang Kaki Lima dan Jenis Sarana Usaha yang Digunakan

No	Person (Pola Pedagang Kaki Lima)	Jenis Sarana Usaha yang digunakan	Ruang Publik yang Digunakan
1	PKL pada badan jalan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gelaran/lesehan ▪ Meja ▪ Gerobak ▪ Warung semi permanen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruang sarana fisik PKL ▪ Ruang gerak PKL ▪ Ruang untuk pembeli/pengunjung
2	PKL pada trotoar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gelaran/lesehan ▪ Meja ▪ Gerobak 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruang sarana fisik PKL ▪ Ruang gerak PKL ▪ Ruang untuk pembeli/pengunjung
3.	PKL pada ruang khusus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gelaran/lesehan ▪ Meja ▪ Gerobak ▪ Warung semi permanen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruang sarana fisik PKL ▪ Ruang gerak PKL ▪ Ruang untuk pembeli/pengunjung

Sumber: Observasi, 2006

2. Definisi yang jelas tentang bentuk-bentuk perilaku yang diamati, dihitung dan dideskripsikan serta didiagramkan. Bentuk-bentuk perilaku tersebut adalah menyangkut aktor/person/sekelompok orang yang diamati, yaitu:

Tabel III.7

Pengunjung dan Motifnya

No	Person (Jenis Pengunjung)	Perilaku (Motif Orang)
1	Laki-laki	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berbelanja ▪ Rekreasi ▪ Pergi/pulang ke/dari kantor ▪ Sekedar lewat
2	Perempuan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berbelanja ▪ Rekreasi ▪ Pergi/pulang ke/dari kantor ▪ Sekedar lewat

Sumber: Observasi, 2006

3. Satu rencana waktu yang jelas pada saat kapan pengamatan akan dilakukan. Pengamatan dilakukan setiap hari (hari biasa dan hari libur) selama satu minggu. Dari pengamatan tersebut maka akan diperoleh waktu yang paling sibuk (*peak hours*).
4. Prosedur sistematis yang jelas harus diikuti selama observasi. Berkaitan dengan tujuan penelitian, maka prosedur yang dilakukan meliputi obyek yang diteliti yaitu koridor dan magnet sirkulasi.

Tabel III.8

Prosedur Penelitian berkaitan dengan Tujuan Penelitian

No	Tujuan	Obyek	Prosedur	Waktu
1.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengetahui besaran badan jalan dan trotoar yang digunakan oleh PKL 	Koridor Jalan dan Trotoar	<ul style="list-style-type: none"> • Membuat sketsa jalan & trotoar yang digunakan oleh PKL berdasarkan skala 	<ul style="list-style-type: none"> • Pagi (07.00 WIB), Siang (12.00 WIB), Sore (17.00), Malam

No	Tujuan	Obyek	Prosedur	Waktu
	.		waktu <ul style="list-style-type: none"> • Mengamati ketersediaan elemen pendukung aktivitas PKL pada trotoar dan jalan, yaitu: vegetasi, bangku duduk, dan lampu. • Mengamati kondisi permukaan trotoar yang digunakan oleh pejalan kaki 	(19.00 WIB)
2.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengetahui asal dan tujuan perjalanan responden ▪ Melihat perubahan sirkulasi/gerakan yang disebabkan oleh peletakan sarana fisik PKL 	Koridor Jalan dan Trotoar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Membuat sketsa alur perjalanan responden dari asal hingga tujuan akhir perjalanan ▪ Mengamati jenis gangguan aktivitas pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jam 07.00 WIB dan jam 11.00 hari biasa dan hari libur selama satu minggu
3.	Untuk mengetahui ruang dan bangunan yang berfungsi sebagai magnet sirkulasi/node	Magnet Sirkulasi	Pada waktu yang bersamaan dihitung jumlah pengunjung terbanyak keluar masuk ruang dan bangunan/gedung sebagai magnet/node	Jam 11.00 WIB hari biasa dan hari libur selama satu minggu

Sumber: Observasi Lapangan, 2006

5. Sistem Koding yang efisien untuk lebih mengefisiensikan pekerjaan selama observasi dilakukan.

Tabel III.9
Sistem Koding pada Perilaku

No	Person (Jenis Pengunjung)	Perilaku (Motif Orang)	Code
1	Laki-laki	▪ Berbelanja	—————
		▪ Rekreasi	- - - - -
		▪ Pergi/pulang ke/dari kantor	- . - . - . .
		▪ Sekedar lewat
2	Perempuan	▪ Berbelanja	—————
		▪ Rekreasi	- - - - -
		▪ Pergi/pulang ke/dari kantor	- . - . - . .
		▪ Sekedar lewat

Sumber: Analisis Peneliti, 2006

Sommer, 1986 (dalam Haryadi, 1995) mengungkapkan bahwa *Behavioral Mapping* digambarkan dalam bentuk sketsa dan diagram mengenai area, dimana manusia melakukan kegiatannya. Tujuannya adalah untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasi jenis dan frekuensi perilaku dan menunjukkan kaitan antara perilaku dengan bentuk perancangan yang spesifik. Dalam melakukan Behavioral Mapping terdapat 2 cara, yaitu:

A. *Place Centered Mapping*, adalah metode pengamatan perilaku untuk mengetahui perilakunya ke dalam suatu situasi waktu dan tempat tertentu. Dengan pengertian bahwa teknik tersebut arah konsentrasinya pada satu tempat spesifik baik berdimensi kecil maupun besar, dalam penelitian ini adalah elemen penunjang linkage

antara Kraton Kasunanan – Pasar Gede. Dalam teknik ini langkah-langkah yang harus dilakukan adalah:

- Membuat sketsa tempat atau setting, meliputi seluruh unsur fisik yang diperkirakan mempengaruhi perilaku pengguna ruang tersebut. Peneliti dapat menggunakan peta dasar yang telah dibuat sebelumnya akan tetapi perlu diingat bahwa peneliti harus akrab dengan situasi tempat atau area yang akan diamati. Pada penelitian ini, membuat sketsa sarana fisik PKL dengan bentuk dan dimensi yang berbeda-beda pada badan jalan dan trotoar dan diamati berdasarkan kurun waktu yang sudah ditentukan (pagi, siang, malam);
- Langkah berikutnya adalah membuat daftar perilaku yang akan diamati serta menentukan simbol atau tanda pada sketsa atas setiap perilaku. Perilaku laki-laki dan perempuan pada suatu tempat dengan tujuan yang berbeda (berbelanja, rekreasi, sekedar lewat, dsb) berdasarkan waktu yang sudah ditentukan (pagi, siang, malam);
- Kemudian dalam satu kurun waktu tertentu, peneliti mencatat berbagai perilaku dalam tempat tersebut dengan menggambarkan simbol-simbol pada peta dasar yang telah disiapkan;
- Untuk mengetahui besaran trotoar dan badan jalan yang digunakan sebagai penempatan sarana fisik PKL maka pada kurun waktu

tertentu (pagi, siang, dan malam) peneliti harus membuat sketsa terhadap perilaku PKL dalam menggunakan badan jalan dan trotoar tersebut untuk berjualan.

Metode *Place Centered Mapping* digunakan untuk menganalisis besaran trotoar dan badan jalan yang digunakan oleh aktivitas PKL berdasarkan skala waktu (pagi, siang, sore, dan malam), sehingga dapat diketahui bagaimana pola aktivitas PKL dalam menggunakan ruang. Disamping itu, metode ini juga digunakan untuk menganalisis magnet sirkulasi (tempat-tempat yang menjadi *nodes*) pada kawasan studi.

B. *Person Centered Mapping*, adalah metode pengamatan terhadap pergerakan manusia pada suatu periode waktu tertentu. Teknik tersebut berkaitan tidak hanya pada lokasi tertentu, tetapi dengan beberapa lokasi. Peneliti berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati. Dalam penelitian ini individu-individu yang diamati meliputi pengguna jalur pejalan kaki (laki-laki dan perempuan) dan pengguna jalan dengan kendaraan (laki-laki dan perempuan) baik bermotor maupun tidak bermotor/becak. Tahap-tahap dalam penelitian ini adalah:

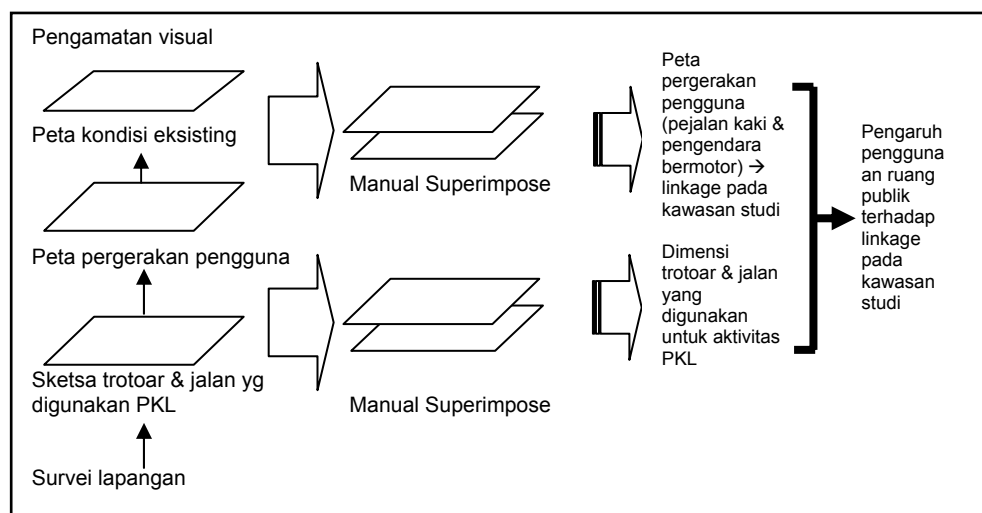
- Menyiapkan peta dasar atau sketsa-sketsa, terutama koridor jalan dan trotoar beserta dengan bangunan/tempat yang diidentifikasi menjadi nodes.

- Memilih sampel person atau sekelompok manusia yang akan diamati. Dalam penelitian ini sampel yang dipilih adalah laki-laki dan perempuan baik secara individu maupun berkelompok yang diambil berdasarkan purposive sampling. Individu atau sekelompok individu ini memiliki tujuan yang berbeda, misalnya: berbelanja, rekreasi, pergi/pulang ke/dari kantor, atau sekedar lewat.
- Mengikuti pergerakan dan aktivitas yang dilakukan oleh orang atau sekelompok orang yang telah dipilih menjadi sample tersebut, untuk mengetahui sirkulasi yang terbentuk pada koridor jalan dan trotoar di kawasan studi. Waktu penelitian ditentukan pada jam 11.00 WIB, karena diperkirakan pada jam ini adalah jam paling sibuk bagi pergerakan pengguna jalan dan trotoar pada kawasan studi.

Pengamatan dapat dilakukan secara kontinyu atau hanya periode-periode tertentu saja, tergantung dari tujuan penelitian.

Metode *Person Centered Mapping* dimaksudkan untuk menganalisis sirkulasi pejalan kaki dan orang berkendara (motor dan tidak bermotor/becak) pada jam yang sudah ditentukan (jam 07.00 WIB dan jam 11.00 WIB) selama satu minggu pada hari biasa dan hari libur, sehingga dapat diketahui gangguan-gangguan yang terjadi dalam pergerakan yang disebabkan oleh aktivitas PKL pada badan jalan dan trotoar.

Teknik analisis selanjutnya, setelah melakukan *behavioral mapping* di atas adalah melakukan analisis lanjutan untuk mengetahui pergerakan pengguna kawasan studi (pejalan kaki, kendaraan bermotor dan tidak bermotor/becak) dan analisis aktivitas PKL dilakukan dengan menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif dengan cara **superimpose peta** untuk mengetahui pengaruh aktivitas PKL terhadap *linkage* kawasan yang terbentuk. Peta eksisting didapatkan dari hasil pengamatan atau observasi yang berbentuk sketsa gambar potongan trotoar dan jalan dan atau data yang dibuat dari instansi terkait. Superimpose ini dimaksudkan sebagai alat untuk menganalisa mapping yang sudah dilakukan sebelumnya. Secara lebih jelas proses superimpose dapat dilihat pada gambar 3.1 berikut ini.



Sumber: Analisis Penyusun, 2006

Gambar 3.1
Proses Superimpose Peta (Eksisting-Peraturan)

Untuk mengetahui pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage diperlukan kriteria untuk mengukur bagaimana pengaruh yang ditimbulkan. Kriteria yang akan digunakan untuk mengukur pengaruh terhadap linkage dilakukan dengan melihat variabel, indikator, dan parameter yang digunakan untuk menganalisis yang ditinjau dari teori yang digunakan. Adapun kriteria yang digunakan adalah:

Tabel III.10

Kriteria sebagai Alat Ukur Pengaruh terhadap Linkage

No	Indikator	Pengaruh	Parameter
1.	Linkage visual	Memperkuat linkage	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ditemukannya elemen linkage visual pada kawasan penelitian ▪ Ditemukannya deretan massa bangunan yang mampu menguatkan karakter yang sudah terbentuk setiap segmen ▪ Terbentuknya alur visual yang semakin menunjukkan karakter tradisional Jawa ke arah Kraton Kasunanan. ▪ Tidak ditemukannya deretan massa bangunan PKL yang menutup fasade bangunan yang sebenarnya.
		Melemahkan linkage	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tidak ditemukannya elemen linkage visual pada kawasan penelitian ▪ Massa bangunan yang ada justru merusak karakter kawasan yang sudah terbentuk ▪ Terbentuknya alur visual yang semakin menunjukkan karakter kolonial ke arah Kraton Kasunanan. ▪ Ditemukannya deretan massa bangunan PKL yang menutupi fasade bangunan yang sebenarnya.
2.	Linkage struktural	Memperkuat linkage	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ditemukannya elemen linkage struktural pada kawasan penelitian ▪ Struktur pola massa dan ruang terbentuk dengan jelas (tidak terjadi <i>lost of space</i>) ▪ Terhubungnya massa bangunan satu dengan massa bangunan lain dengan jelas melalui keberadaan aktivitas PKL yang menarik.

No	Indikator	Pengaruh	Parameter
		Melemahkan linkage	<ul style="list-style-type: none"> Tidak ditemukannya elemen linkage struktural pada kawasan penelitian Ditemukannya ruang-ruang yang hilang atau tidak dimanfaatkan dengan baik. Terhubungnya massa bangunan satu dengan massa bangunan lain secara tidak jelas dengan keberadaan aktivitas PKL yang semrawut dan tidak terkontrol.
3.	Sirkulasi dan parkir	Memperkuat linkage	<ul style="list-style-type: none"> Sirkulasi lancar (tidak ada hambatan) Terbentuknya sirkulasi yang mampu mengarahkan pada nodes pada kawasan studi. Terbentuknya parkir yang mampu mendukung kegiatan formal dan komersial pada lokasi penelitian.
		Melemahkan linkage	<ul style="list-style-type: none"> Sirkulasi terganggu (adanya hambatan terhadap sirkulasi) Sirkulasi yang terjadi tidak mengarahkan pada nodes pada kawasan studi. Parkir yang terbentuk tidak mampu mendukung kegiatan formal dan komersial dan justru menimbulkan masalah baru di lokasi penelitian.
4.	Pedestrian ways (trotoar)	Memperkuat linkage	<ul style="list-style-type: none"> Terjadinya interaksi antara pejalan kaki dengan jalur kendaraan. Terpenuhinya kenyamanan fisik: permukaan trotoar yang rata dan perkerasan tidak licin Terpenuhinya kenyamanan psikologis pejalan kaki: tujuan perjalanan tercapai dengan baik, rasa aman. Tersedianya elemen pendukung: vegetasi, bangku duduk, dan <i>lighting</i> yang baik dan memadai. Ditemukannya pola aktivitas pendukung (<i>retail</i>) yang semakin sesuai dengan kegiatan budaya ke arah Kraton Kasunanan.
		Melemahkan linkage	<ul style="list-style-type: none"> Tidak terjadinya interaksi antara pejalan kaki dengan jalur kendaraan. Tidak terpenuhinya kenyamanan fisik: permukaan trotoar yang naik-turun/tidak rata dan licin. Tidak terpenuhinya kenyamanan psikologis pejalan kaki: tujuan perjalanan sulit tercapai dan pejalan kaki merasa tidak aman. Tidak tersedianya elemen pendukung:

No	Indikator	Pengaruh	Parameter
			vegetasi, bangku duduk, dan <i>lighting</i> dengan baik. ■ Ditemukannya aktivitas pendukung (retail) yang semakin tidak sesuai dengan kegiatan budaya ke arah Kraton Kasunanan.

Sumber: Hasil Analisa Penyusun, 2006

3.2.8 Teknik Penyajian Data dan Informasi

Data dan informasi yang diperoleh dan diolah dalam penelitian ini akan disajikan peneliti dalam bentuk:

- Secara deskriptif untuk data-data yang berkaitan dengan kualitas ruang publik yang digunakan oleh PKL pada kawasan studi dan bagaimana sirkulasi pengguna (pejalan kaki dan kendaraan bermotor);
- Tabulasi untuk data angka dan rangkuman potensi maupun masalah yang spesifik;
- Peta secara tematik dan skalatis untuk mendukung data deskriptif;
- Foto dan sketsa gambar; secara perspektif maupun isometri sesuai dengan kebutuhan analisis visual.

BAB IV

DISKRIPSI KAWASAN STUDI

4.1 Tinjauan Umum Kota Surakarta

4.1.1 Tata Letak dan Orientasi Regional Kota Surakarta

Kota Surakarta atau lebih dikenal dengan “Kota Solo” secara umum merupakan dataran rendah dan berada di antara pertemuan kali atau sungai-sungai Pepe, Jenes dengan Bengawan Solo, dan mempunyai topografi 92 meter di atas permukaan air laut dengan kemiringan rata-rata 0 – 30%, dan terletak antara 110° 45’15”-110° 45’35” Bujur Timur dan antara 7° 36’00”-7° 56’00” Lintang Selatan.

Secara administratif, Kota Surakarta terdiri dari 5 Kecamatan dan 51 kelurahan, dengan batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara :Kabupaten Boyolali dan Kabupaten Karanganyar
- Sebelah Timur :Kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Sukoharjo
- Sebelah Selatan :Kabupaten Sukoharjo
- Sebelah Barat :Kabupaten Sukoharjo dan Kabupaten Karanganyar

Sedangkan 5 kecamatan yang dimaksud tersebut antara lain adalah Kecamatan Laweyan, Serengan, Pasar Kliwon, Jebres, dan Banjarsari. Untuk lebih jelasnya mengenai konstelasi kawasan studi terhadap Kota Surakarta dapat dilihat pada gambar 4.1 berikut ini.

Gambar 4.1

Peta kota surakarta

Lokasi penelitian yang berada di pusat Kota Surakarta (Alun-alun Utara Kraton-Jl. Jendral Sudirman-Pasar Gede) terletak di sebagian Kecamatan Pasar Kliwon (Kelurahan Kauman, Kedunglumbu, dan Kampung Baru) dan sebagian Kecamatan Jebres (Kelurahan Sudioprajan). Mengenai lokasi studi dapat dilihat pada gambar 4.2 berikut ini.

Gambar 4.2

Peta lokasi studi

4.2 Tinjauan Khusus Lokasi Penelitian

4.2.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang berada di pusat Kota Surakarta terletak di antara dua kraton, yaitu Kraton Kasunanan dan Pura Mangkunegaran, tepatnya di kawasan alun-alun utara kraton Kasunanan-Jl. Jend. Sudirman-Pasar dibatasi sebelah utara merupakan kawasan perdagangan, sedangkan sebelah timur dan barat adalah kawasan perkantoran, dan sebelah selatan merupakan kawasan perdagangan dan wisata budaya. Kawasan studi sebenarnya tidak ada batasan yang jelas, namun dalam Rencana Penataan Bangunan Bertingkat (RPBB) tahun 1990 menyatakan bahwa kawasan Alun-alun Utara-Jl. Jend. Sudirman-Pasar Gede adalah daerah yang termasuk dalam lingkungan budaya Kraton, yaitu Pasar Gede sampai dengan Alun-alun Selatan, dibatasi oleh:

- ♦ Sebelah Utara : Jalan Sugiyopranoto
- ♦ Sebelah Timur : Jalan Kapten Wahyudi
- ♦ Sebelah Selatan : Jalan Veteran
- ♦ Sebelah Barat : Jalan Imam Bonjol

Dalam RPBB ini terdapat pembagian daerah kawasan budaya menjadi 2 (dua), yaitu:

- a. Sub Kawasan Pasar Gede-Gladak
- b. Sub Kawasan Kraton Surakarta, terbagi dalam:

- ▣ Kawasan (dalam) Kraton Surakarta, yang secara fisik dan fungsi terdiri dari kawasan dalam benteng dan sekitar alun-alun.

- 🗑️ Kawasan sekitar Kraton Surakarta, yaitu kawasan di luar kawasan Kraton yang masih dalam kawasan studi RPBB.

Kawasan studi yang terletak di sebagian Kecamatan Pasar Kliwon dan sebagian Kecamatan Jebres ini mempunyai batas studi sebagai berikut:

- ◆ Sebelah Utara : Jl. Pasar Gede dan Jl. Sutardjo, SH
- ◆ Sebelah Timur : Jl. Kyai Gede dan Kompleks Pekapalan Timur
- ◆ Sebelah Selatan : Kompleks Pagelaran Kraton Surakarta
- ◆ Sebelah Barat : Masjid Agung dan Jalan di belakang Kompleks Balaikota

4.2.2 Bangunan Konservasi di Kawasan Studi

Konservasi dan revitalisasi kawasan merupakan suatu upaya secara makro mempertahankan nilai historis dan menghidupkan kembali kawasan dengan kemungkinan menambah fungsi baru tanpa meninggalkan jiwa kawasan.

Kawasan studi memiliki bangunan-bangunan bersejarah yang bernilai tinggi antara lain adalah:

1. Kawasan Alun-alun Utara Kraton Kasunanan
 - a) Sebelah Barat, Utara dan Timur terdapat beberapa rumah yang disebut Pekapalan. Tempat itu digunakan untuk menambatkan kuda-kuda para abdi dalem dari berbagai daerah yang menghadap raja di hari raya;

- b) Sebelah Tenggara, terdapat bangsal patalon, tempat gamelan Sabtu dibunyikan dalam latihan keprajuritan (watangan);
- c) Di tengah alun-alun terdapat dua pohon beringin putih (Waringin Kurung). Sebelah Barat bernama Dewandaru (keluhuran), sebelah Timur bernama Jayandaru (kemenangan); Beringin ini dibawa dari Alun-alun Kartasura. Disinilah tempat “pepe” (hak petisi) bagi seseorang/rakyat yang tidak puas terhadap raja. Dengan berpakaian serba putih ia duduk di bawah pohon Beringin Kurung;
- d) Sebelah Barat alun-alun adalah Masjid Agung. Di podium masjid terdapat tulisan “rukuning Islam iku limang prakara”;
- e) Memba’ul ‘Ulum terletak di Selatan masjid, dibangun Paku Buwana X. Kepala sekolah pertama adalah Kyai Bagus Arfah, seorang ulama besar. Saat itu menggunakan ruang pawestren masjid sebelah Utara dan Selatan untuk ruang kelas, kemudian tahun 1915 PB X mendirikan gedung di halaman masjid;
- f) Sebelah Selatan alun-alun terdapat 3 pucuk meriam, dari Barat ke Timur: Kyai Pancawara, K. Swuhbrasta, K. Sagarawana. Sekarang dipindah di sebelah Timur Sasana Sumewa dan kanan-kiri jalan masuk Sithinggil;
- g) Sebelah Utara alun-alun terdapat 2 pohon beringin, yang di sebelah Barat bernama Jenggol/laki-laki dan di sebelah Timur bernama Wok/perempuan;

- h) Sebelah Selatan alun-alun berdiri pohon Waringin Gung yang artinya besar/tinggi dan Waringin Binatur yang artinya rendah/hina. Di sebelah Selatan Baratnya berdiri tugu peringatan 2000 tahun Kraton Surakarta;
- i) Di tengah tempat meriem yang masing-masing kosong, ada bangsal Pemandengan, tempat kuda yang siap dinaiki oleh Sunan atau putranya pada saat upacara besar;
- j) Bagian Barat dan Timur dulu berdiri bangsal Paretan, tempat menyediakan kereta kebesaran (kencana) untuk Sunan dan Putranya pada upacara besar;.
- k) Di sebelah Barat Daya dan Timur Laut berdiri pintu gerbang Slompretan dan Batangan.

2. Koridor Jalan Jendral Sudirman

- a) Kompleks Beteng Vastenburg, dibangun pada tahun 1775 sebagai pertahanan Pemerintah Belanda. Di sekeliling beteng terdapat parit/sungai buatan, jalan masuk terdapat di sisi depan dan belakang dengan menggunakan jembatan parit yang dapat dinaik-turunkan;
- b) Kantor Residen (sekarang Balaikota Surakarta), memiliki halaman seluas 1000 m² dan merupakan tempat tinggal Residen sehingga disebut Karesidenan atau Paresidenan. Mulai tahun 1928 pejabat Hindia Belanda ini berpangkat Gubernur sehingga tempat tinggalnya mulai tahun 1928 disebut Gubernuran. Rumah

gubernuran dijaga oleh prajurit Legiun Mangkunegaran yang berpangkat Sersan;

- c) Gereja GBIP, dibangun tahun 1832;
- d) Kantor Pos Surakarta, sebelumnya tempat ini merupakan tempat tinggal warga Belanda;
- e) Gedung Bank Indonesia, dulunya bernama Javaneshe Bank dibangun tahun 1912 dengan gaya neoklasik;
- f) Volkscredietbank (sekarang Bank Rakyat Indonesia).





3. Koridor Jembatan Kali Pepe-Pasar Gede

- a) Pasar Gede Hardjanagara, merupakan pasar bertingkat dua pertama kali di Indonesia dan dibangun pada tahun 1927 oleh arsitek Belanda bernama Thomas Karsten;
- b) Pasar Buah (Bekas Kantor DPU), bangunan ini juga dirancang oleh Thomas Karsten bersamaan dengan pembangunan Pasar Gede yaitu pada masa pemerintahan Paku Buwono X (1893-1939). Penampilan bangunan ini merupakan perpaduan antara bentuk-bentuk peninggalan gaya Eropa (dinding tebal, kolom-kolom besar dan tegar, skala bangunan, dll) dengan konsep tradisional;
- c) Jembatan Kali Pepe;
- d) Tugu Jam.

Tabel IV.1

Visualisasi Bangunan Konservasi Kawasan Studi

No.	Visualisasi	Keterangan
01		Pagelaran kraton yang berada di segmen A menjadi node kawasan. Memiliki karakter bangunan tradisional Jawa dan menjadi pusat kegiatan wisata budaya Kota Surakarta.
02		Alun-alun utara kraton yang juga berada di segmen A menjadi ruang yang berfungsi sebagai pusat kegiatan masyarakat baik secara aktif maupun pasif. Memiliki karakter kuat dengan pohon beringin di tengah dan dikelilingi pohon yang membentuk linkage visual dengan kraton.
03		Pusat cinderamata yang menempati ruang-ruang diantara pekapalan sisi timur. Massa bangunan menjadi elemen linkage visual dengan bentuk yang khas dan mempunyai kesatuan dengan massa bangunan kraton.
04		Masjid Agung yang juga mempunyai karakter bangunan yang kuat dan khas menjadi satu kesatuan dengan massa bangunan kraton. Bangunan pada segmen A menjadi elemen linkage visual yang membentuk ruang berupa alun-alun dan jalan.
05		Gapura gladag menjadi main entrance kawasan kraton (segmen A) dan pembatas dengan segmen B, linkage visual dibentuk oleh deretan pohon beringin yang mempunyai karakter kuat dan khas sekaligus sebagai pohon yang memberi perlindungan kepada segala aktivitas di bawahnya.
06		Awal segmen B berupa gereja Penabur berhadapan dengan Benteng Vastenburg. Massa bangunan mempunyai karakter kolonial dan masih berfungsi dengan baik hingga saat ini. Massa bangunan pada segmen B ini menempati tapak-tapak tunggal dan mempunyai jarak antar bangunan.

No.	Visualisasi	Keterangan
07		<p>Bangunan baru Bank Danamon yang mampu menyesuaikan dengan bentuk bangunan yang sudah ada dan bisa menyatu dengan karakter kawasan yang sudah terbentuk. Bangunan ini berada di areal Benteng Vastenburg (membelakangi).</p>
08		<p>Bekas benteng yang sudah tidak difungsikan dan tidak terawat. Artefak bersejarah menjadi saksi awal mula terjadinya perubahan morfologi Kota Surakarta sejak Belanda berkuasa. Benteng ini menjadi awal dibangunnya massa bangunan yang mempunyai karakter kolonial di segmen B ini.</p>
09		<p>Bangunan baru (Bank Bukopin) yang juga berusaha menyesuaikan dengan karakter massa bangunan yang sudah terbentuk pada segmen B.</p>
10		<p>Bangunan kantor pos memiliki bentuk yang sederhana dengan massa bangunan berbentuk persegi dan dimensi yang cukup besar dan masif. Karakter bangunan juga memperkuat linkage visual pada koridor ini.</p>

No.	Visualisasi	Keterangan
11		Massa bangunan Bank Indonesia memiliki karakter bangunan kolonial dan bentuk yang megah. Bangunan ini merupakan massa yang paling dominan diantara massa bangunan yang lain di segmen B.
12		Bangunan balaikota Surakarta merupakan satu-satunya bangunan yang berkarakter tradisional Jawa di segmen B ini. Namun keberadaannya tidak merusak visual yang terbentuk pada koridor ini, karena keberadaan balaikota ini berbatasan dengan Pasar Gede yang mempunyai karakter bangunan campuran Kolonial-Jawa.
13		Massa bangunan kantor Telkom juga memiliki karakter kolonial dan berdimensi besar, namun mudah dipahami. Bangunan ini terkesan masif dan kaku dengan orientasi ke Jl. Mayjen Kusmanto.
14		Bangunan BRI ini berbentuk simple dan mudah dipahami, namun terkesan agak kaku. Massa bangunan ini terletak pada persimpangan balaikota-kepatihan-pasar gede, sehingga memberikan sudut orientasi yang cukup bagus dari arah utara/kepatihan.
15		Pemandangan jembatan Kali Pepe yang berakhir dengan massa bangunan Pasar Gede. Jembatan ini menghubungkan Jl. Jend. Sudirman (Segmen B) dan Jl. Urip Sumohardjo. Jembatan Kali Pepe dengan background Pasar Gede membentuk <i>serial vision</i> yang sangat bagus dan mengejutkan. Massa bangunan pada segmen B ini menjadi elemen linkage visual yang menghubungkan segmen A dengan segmen C.
16		Massa bangunan Pasar Gede dan bekas kantor DPU pada segmen C mempunyai bentuk bangunan perpaduan antara arsitektur Kolonial-Jawa. Terlihat tugu jam yang menjadi artefak penting dalam penataan kawasan Pasar Gede dan sekitarnya. Massa bangunan Pasar Gede ini menjadi awal mula perubahan fasade bangunan pada kawasan ini.

Sumber: Hasil Observasi, 2006

4.2.3 Aksesibilitas, Sirkulasi dan Parkir

A. Aksesibilitas Kawasan

Pola jaringan jalan pada kawasan studi merupakan pola kisi-kisi. Jalan Slamet Riyadi yang disambung oleh Jalan Sudirman, menduduki hirarki pertama, kemudian jalur-jalur kolektor yang bermuara pada kedua jalan tersebut menduduki hirarki kedua dan hirarki ketiga adalah jalan-jalan yang berada dalam blok kawasan yang dibentuk oleh jalan-jalan hirarki di atasnya. Jika dilihat dari fungsinya, dalam kawasan studi terdapat sistem regional (primer) dan sistem kota (sekunder). Sistem primer diwakili oleh Jalan Slamet Riyadi yang disambung Jalan Jendral Sudirman, sedangkan sistem sekunder terdapat pada Jalan Ronggowarsito, Jalan Yos Sudarso, Jalan Diponegoro, Jalan Teuku Umar yang merupakan *feeder line* bagi Jalan Slamet Riyadi.

B. Sirkulasi dan Parkir Kawasan

- Sirkulasi

Kawasan studi memiliki struktur kawasan yang dominan, dengan tingkat kepadatan jalan pada jam-jam tertentu yang tidak merata. Pola sirkulasi yang ada sekarang masih kurang mendukung pengembangan kawasan. Pola ini masih menggunakan anggapan bahwa wisatawan perlu diantar sedekat mungkin dengan objek, sehingga setiap objek perlu ruang parkir di sekitarnya.

Pola sirkulasi pada kawasan studi belum mampu memberikan pelayanan *linkage sistem* yang ideal bagi kawasan wisata. Pola sirkulasi yang ada seringkali menyebabkan kemacetan yang kemudian didukung oleh penggunaan badan jalan untuk aktivitas PKL dan parkir becak.

Pola tersebut sama sekali tidak memberikan kesempatan pada pengunjung untuk bisa menikmati *living culture* yang sebenarnya merupakan daya tarik wisata saat ini. Disamping itu pola tersebut tidak mempunyai dampak terhadap berbagai objek potensial yang ada dalam kawasan karena objek-objek ini tidak terjamah oleh pola sirkulasi tersebut.

Selain hal di atas, kondisi fisik trotoar sebagai sarana sirkulasi bagi pejalan kaki juga kurang mendukung terutama yang berada di beberapa titik di koridor Jl. Jendral Sudirman karena mengalami kerusakan. Hal lain yang juga menjadi permasalahan adalah adanya PKL di depan kantor pos, Gereja GBIP, Jembatan Kali Pepe, dan depan Pasar Gede yang menggunakan trotoar sebagai area berjualan.

- Parkir

Kawasan studi belum mempunyai pola parkir yang teratur dan terarah, semua kendaraan cenderung parkir di pinggir jalan (*on street parking*), yang menyebabkan kemacetan lalu lintas terutama di Jalan DR. Rajiman, sekitar Pasar Klewer dan depan Pasar Gede. Sedangkan pada koridor Jl. Jend. Sudirman yang merupakan kawasan

perkantoran hampir keseluruhan bangunan mempunyai area parkir sendiri di dalam gedung (*off street parking*).

Guna lebih jelasnya mengenai jumlah kendaraan yang parkir pada kawasan studi dapat dilihat pada tabel IV.2, sedangkan mengenai sirkulasi dan parkir dapat dilihat pada gambar 4.3 dan 4.4 berikut ini. Mengenai penggal Jl. Pakubuwana dan Jl. Jend. Sudirman dapat dilihat pada gambar 4.5 dan 4.6.

Tabel IV.2
Jumlah Kendaraan Yang Parkir Pada Kawasan Studi Per Hari

No	Lokasi	Waktu	Jenis		
			Sepeda	Sepeda Motor	Mobil
1	Taman Parkir	08.00-17.00	-	-	263
2	Jl. DR. Rajiman	08.00-17.00	-	-	228
3	Kawasan Masjid	08.00-17.00	360	215	-
4	Persewaan	08.00-17.00	147	889	128
Jumlah			507	1104	619

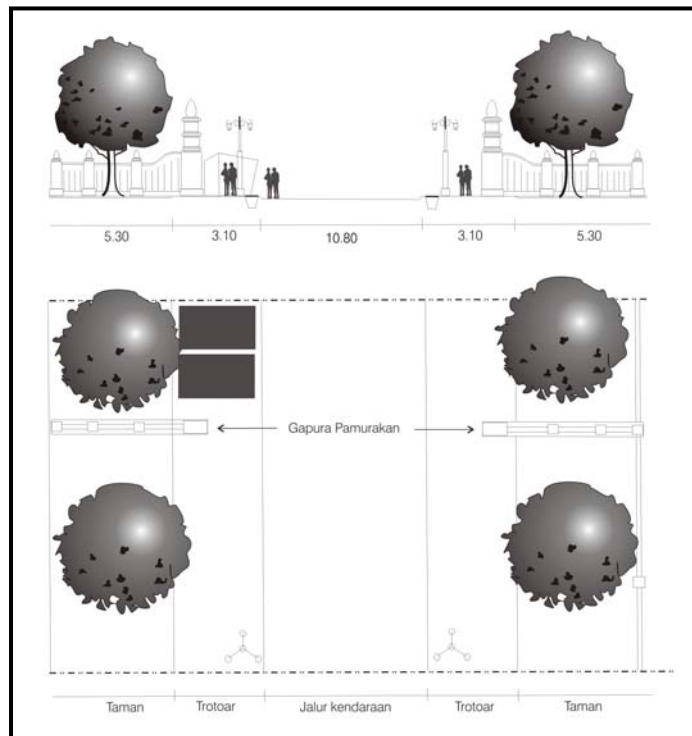
Sumber: UPD Perparkiran Kota Surakarta, 2004



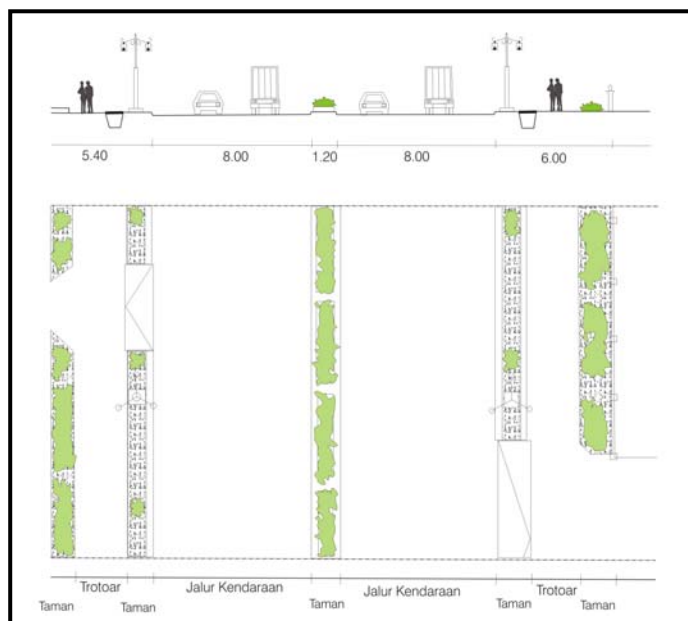
Sumber: Survey Primer, 2006

Gambar 4.3
Visualiasasi Eksisting Sirkulasi Dan Parkir

Gambar 4.4
Peta sirkulasi dan parkir



Gambar 4.5
Penggal Jalan Pakubuwana



Gambar 4.6
Penggal Jalan Jendral Sudirman

C. Tata Guna Lahan

Kawasan studi mempunyai tata guna lahan yang cukup padat terutama pada kawasan kegiatan perdagangan, sehingga tiap-tiap unit bangunan hanya menyisakan sedikit lahan kosong. Pemanfaatan lahan pada kawasan ini antara lain adalah: perkantoran (koridor Jl. Jend. Sudirman), perdagangan (Pasar Gede dan Alun-alun Utara Kraton), pemukiman, dan wisata budaya. Prosentase kegiatan yang dominan dalam pemanfaatan lahan pada kawasan Alun-alun Utara (RDTRK Kota Surakarta 1993-2013), adalah: pariwisata (15%), kebudayaan (15%), dan perdagangan (25%).

Mengenai kondisi eksisiting tata guna lahan pada kawasan studi dapat dilihat pada gambar 4.7 berikut ini.

D. Jalur Pejalan Kaki

Kondisi jalur pejalan kaki pada kawasan studi terdapat di sepanjang Jl. Jend. Sudirman (Pasar Gede-Gladag), Jl. Pakubuwono, Jl. Kauman dan Jl. Dr. Radjiman, namun kondisi yang ada saat ini sangat tidak sesuai dengan fungsi yang seharusnya dapat terwadahi, yaitu pejalan kaki dengan aktivitasnya dan *street furniture*. Sebagian besar jalur pejalan kaki digunakan untuk aktivitas PKL terutama di sekitar Pasar Gede dan Alun-alun Utara, sehingga pejalan kaki harus berjalan di badan jalan dan hal ini tidak memberikan keamanan dan kenyamanan.

Gambar 4.7

Peta tata guna lahan

Guna lebih jelasnya mengenai pemanfaatan jalur pedestrian dapat dilihat pada tabel IV.3, sedangkan kondisi eksisting jalur pejalan kaki dapat dilihat pada gambar 4.8 dan 4.9 berikut ini.

Tabel IV.3
Pemanfaatan Jalur Pejalan Kaki Kawasan Studi

No	Lokasi Pedestrian	Lebar	Fungsi	
			Siang	Malam
1	Jl. DR. Rajiman	1,5 m	Pedestrian ways, PKL dan parkir	Sebagian untuk PKL
2	Jl. Slamet Riyadi	2,5 m	Pedestrian ways dan PKL	PKL
3	Jl. Jend. Sudirman	1,5 m	Pedestrian ways dan PKL sebagian	Pedestrian ways dan PKL sebagian
4	Pasar Gede	1,5 m	Parkir dan PKL	PKL
5	Jl. Pakubuwana	2 m	PKL	PKL
6	Jl. Kauman	1 m	PKL	Pedestrian ways

Sumber: Hasil Observasi, tahun 2006



Sumber: Survey Primer, 2006

Gambar 4.8
Visualiasasi Eksisting Jalur Pejalan Kaki

Gambar 4.9

Peta jalur pejalan kaki

4.2.4 Aktivitas Pedagang Kaki Lima

Aktivitas yang ada di kawasan studi mempunyai tautan yang erat antara yang satu dengan yang lainnya, antara lain: aktivitas perkantoran, perdagangan, pemukiman/*home* industri, wisata budaya dan olahraga (insidental). Aktivitas-aktivitas perdagangan yang ada pada kawasan ini sebagian besar berupa sektor informal (pedagang kaki lima) dan pasar tradisional (Pasar Gede dan Pasar Klewer). Guna lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel IV.4 berikut ini.

Tabel IV.4
Jenis Aktivitas Pada Kawasan Studi

No	Jenis Aktivitas	Waktu Aktivitas	Lokasi
1	Pemukiman/perumahan	24 jam	Baluwarti dan Kauman
2	Perkantoran	08.00-17.00	Jl. Jendral Sudirman
3	Pertokoan	08.00-21.00	Jl. DR. Rajiman
4	Pasar Tradisional	06.00-18.00	Pasar Klewer dan Pasar Gede
5	Pedagang Kaki Lima	08-21.00	Alun-alun dan sekitarnya dan sekitar Pasar Gede
6	Olahraga	15.00-1730	Alun-alun
7	Wisata Budaya	08.00-20.00	Pasar Gede-Keraton Kasunanan

Sumber: Hasil Observasi, 2006

Aktivitas informal yang berkembang pada kawasan studi sebagian besar menggunakan jalur pejalan kaki dan badan jalan. Kondisi ini hampir dapat dilihat di setiap tempat di Kawasan Alun-alun Utara dan Pasar Gede. Keberadaan sektor informal yang tidak tertata dan tidak teratur ini menimbulkan berbagai dampak negatif, yaitu terjadinya kemacetan lalu lintas (sekitar Pasar Klewer, Masjid Agung, Pasar Cinderamata dan Pasar Gede), kondisi ini diperparah dengan adanya parkir di pinggir jalan, baik kendaraan roda dua, roda empat, maupun becak. Banyaknya angkutan

kota yang ngetem (menunggu penumpang) di depan Masjid Agung dan Pasar Gede juga semakin memperburuk kemacetan lalu lintas di kawasan ini.

A. Jenis Usaha PKL

Aktivitas pedagang kaki lima (PKL) di lokasi studi memiliki jenis usaha yang beraneka ragam dan menggunakan sarana fisik yang berbeda-beda pula tergantung kebutuhan. Jenis usaha PKL tersebut antara lain: pakaian jadi, boneka, tas, souvenir, benda-benda pos, buah-buahan, sayuran, makanan dan minuman, kelontong (rumbong), kacamata, jasa sol sepatu, jasa ngeblok motor dan mobil, jasa perbaikan karung goni, dan sebagainya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel IV.5
Jenis Usaha PKL

No	Lokasi	Jenis Dagangan	Jumlah
1.	Alun-alun Utara Kraton	• Pakaian jadi	25
		• Boneka dan tas	5
		• Buah-buahan dan sayuran	10
		• Makanan dan minuman (matengan dan kucingan)	15
		• Kelontong (rumbong)	4
		• Souvenir	3
		• Karung goni dan plastik	3
		• Helm dan perangkatnya	3
		• Kacamata	3
		• Jasa ngeblok motor dan mobil	7
		• Jasa sol sepatu	4
2.	Jl. Jendral Sudirman	• Makanan dan minuman (matengan dan kucingan)	2
		• Benda-benda pos	12
		• Helm dan perangkatnya	1
		• Kelontong (rumbong)	1

No	Lokasi	Jenis Dagangan	Jumlah
3.	Pasar Gede	• Makanan dan minuman (matengan dan kucingan)	6
		• Perlengkapan memancing	5
		• Ikan hias dan perangkanya	5
		• Sayuran dan buah-buahan	6
		• Kelontong	4
Jumlah Total			124

Sumber: Hasil Observasi, 2006

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa jenis usaha yang paling banyak dilakukan PKL adalah pakaian jadi (29%), hal ini disebabkan karena lokasi studi yang berada di kawasan wisata budaya yang banyak dikunjungi wisatawan baik dari dalam negeri maupun luar negeri sehingga lokasi ini merupakan salah satu tujuan untuk membeli oleh-oleh/cinderamata. Salah satu cinderamata yang cukup terkenal dan khas di Kota Surakarta adalah batik, dimana batik ini sudah dikemas dalam bentuk pakaian jadi.

B. Sarana Fisik Usaha PKL

Sarana fisik yang digunakan oleh PKL tentunya berbeda-beda tergantung jenis dagangan. Sarana fisik yang biasa digunakan PKL adalah warung semi permanen, gerobak/kereta dorong, meja/jongko, gelaran/lesehan, dan pikulan/keranjang.

Namun pada lokasi penelitian sebagian besar PKL menggunakan sarana fisik dagang berupa warung semi permanen dan gerobak/kereta dorong, sedangkan yang menggunakan gelaran/lesehan dan

pikulan/keranjang hanya sebagian kecil saja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel IV.6
Sarana Fisik Dagang PKL

No	Lokasi	Jenis Dagangan	Jenis Sarana Fisik Dagang	Jumlah
1.	Alun-alun Utara Kraton	• Pakaian jadi	• Warung semi permanen	25
		• Boneka dan tas	• Warung semi permanen	5
		• Buah-buahan dan sayuran	• Warung semi permanen	10
		• Makanan dan minuman (matengan dan kucingan)	• Perpaduan Warung semi permanen dan Gerobak/kereta dorong	15
		• Kelontong (rombong)	• Gerobak/kereta dorong	4
		• Souvenir dan kacamata	• Gerobak/kereta dorong	7
		• Karung goni dan plastik	• -	3
		• Helm dan perangkatnya	• Gerobak/kereta dorong	7
		• Jasa ngeblok motor dan mobil	• Kereta dorong	4
		• Jasa sol sepatu	• Meja/jongko	4
2.	Jl. Jendral Sudirman	• Makanan dan minuman (matengan dan kucingan)	• Perpaduan Warung semi permanen dan Gerobak/kereta dorong	2
		• Benda-benda pos	• Gerobak	12
		• Helm dan perangkatnya	• Gerobak/kereta dorong	1
		• Kelontong (rombong)	• Gerobak/kereta dorong	1
3.	Pasar Gede	• Makanan dan minuman (matengan dan kucingan)	• Perpaduan Warung semi permanen dan Gerobak/kereta dorong	6
		• Perlengkapan memancing	• Bangunan permanen	3
		• Ikan hias dan perangkatnya	• Bangunan permanen	5
		• Sayuran dan buah-buahan	• Gerobak/kereta dorong	6
		• Kelontong	• Gerobak/kereta dorong	4

Sumber: Hasil Observasi, 2006

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa PKL yang menggunakan sarana fisik dagang warung semi permanen memiliki prosentase paling tinggi yaitu 50,81% dengan jenis dagangan berupa pakaian jadi, dimana mereka membutuhkan ruang yang agak luas untuk menggelar dagangannya. Pemilihan jenis sarana dagang ini juga dipengaruhi oleh kemudahan untuk membongkar pasang sarana fisik dagang. Sedangkan untuk pedagang souvenir, kacamata, helm, dan jenis dagangan yang relatif lebih kecil mereka memilih untuk menggunakan gerobak/kereta dorong, hal ini disebabkan oleh kebutuhan ruang yang tidak begitu luas dan kemudahan untuk memindahkan barang dagangan ketika selesai waktu berdagang.

Pedagang makanan dan minuman (matengan dan kucingan) memilih menggunakan gerobak yang dipadukan dengan warung semi permanen (tenda-tenda), hal ini disebabkan untuk memberikan kenyamanan (terhindar dari panas, debu, dan pengglihatan orang) kepada pembeli dalam menikmati makanan dan minuman.

Gerobak/kereta dorong menjadi pilihan utama pedagang makanan/minuman keliling karena kemudahan untuk berpindah (*movable*). Pada lokasi penelitian pedagang keliling cukup banyak terutama di sekeliling alun-alun, mereka berpindah dari satu lokasi ke lokasi lainnya dan kadangkala mereka berhenti (ngetem) agak lama di bawah pohon-pohon beringin yang biasanya banyak digunakan orang untuk beristirahat dalam melakukan perjalanannya.

Sarana usaha permanen yang digunakan PKL pada lokasi penelitian terdapat di pekapalan timur yang sekarang digunakan oleh PKL kaca mata dan cinderamata, sedangkan pekapalan utara Alun-alun yang digunakan oleh PKL batu mulia. PKL ikan hias di depan Pasar Gede juga menggunakan bangunan permanen bekas kantor DPU.

Sedangkan PKL yang menggunakan sarana usaha berupa gelaran/lesehan biasanya beroperasi pada malam hari di sekitar Gladag, Jl. Slamet Riyadi, dan Pasar Gede.

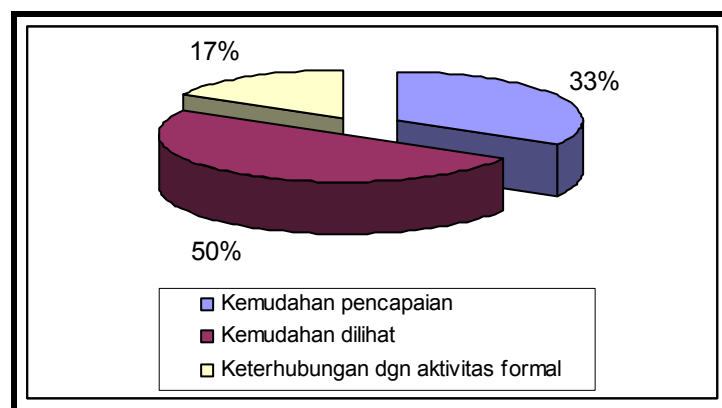
C. Pemilihan Lokasi Berdagang

Pemilihan lokasi berjualan PKL dipengaruhi oleh kemudahan pencapaian, kemudahan dilihat, dan keterhubungan dengan aktivitas formal.

PKL menempati lokasi berjualan dan luasan yang sama setiap harinya, begitu pula dengan pedagang keliling yang mempunyai rute berjualan relatif sama setiap harinya dengan jam-jam berhenti (ngetem) yang bisa diprediksi. Misalnya: pedagang tahu kupat, pedagang minuman, dan pedagang sate/gulai kambing. Mereka biasa ngetem jam 11.00-13.00 WIB di bawah pohon beringin Gladag depan PKL batu mulia.

Keberadaan PKL benda-benda pos di sekitar pintu masuk Kantor Pos disebabkan adanya keterhubungan dengan aktivitas formal. Sedangkan PKL yang beroperasi di sepanjang Jl. Jendral Sudirman dan Jembatan Kali Pepe memilih waktu berjualan pada sore hingga malam

hari, hal ini disebabkan larangan berjualan pada ruas jalan ini. Begitu pula di sepanjang Gladag, PKL biasa beroperasi pada sore menjelang malam hari hingga jam 22.00 WIB. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2006

Gambar 4.10
Grafik Pemilihan Lokasi PKL

Dari grafik di atas dapat dilihat bahwa 50% responden PKL memilih lokasi berjualan karena kemudahan untuk dilihat pembeli, 33% responden PKL menyatakan bahwa kemudahan pencapaian merupakan kriteria utama mereka dalam memilih lokasi berjualan, dan 17% responden PKL memilih lokasi berjualan karena adanya keterhubungan dengan aktivitas formal.

Guna lebih jelasnya mengenai kondisi eksisting lokasi PKL dapat dilihat pada gambar 4.11 dan 4.12 berikut ini.



Sumber: Survey Primer, 2006

Gambar 4.11
Visualiasasi Eksisting Aktivitas PKL

Gambar 4.12

Peta lokasi PKL

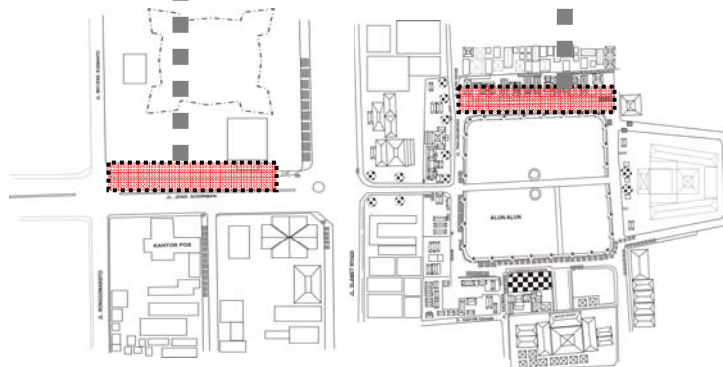
4.2.5 Elemen Pendukung Terbentuknya Linkage

Salah satu faktor kenyamanan dalam berjalan kaki adalah tersedianya jalur pejalan kaki dengan perkerasan yang baik. Disamping itu juga harus didukung oleh fasilitas lainnya, seperti: bangku duduk, lampu penerangan dan vegetasi. Berikut ini kondisi eksisting elemen pendukung terbentuknya linkage pada lokasi studi.

A. Ketersediaan Trotoar

Pada lokasi studi perkerasan trotoar sebagian besar tersedia cukup baik, namun ada beberapa ruas yang kondisinya kurang mendukung terbentuknya linkage yang baik, yaitu pada segmen B tepatnya di depan Benteng Vastenburg. Kondisi ini menyebabkan pejalan kaki enggan untuk melakukan aktivitasnya di area tersebut. Dari hasil pengamatan peneliti, memang pada ruas tersebut hanya dilalui oleh beberapa pejalan kaki saja setiap harinya. Hal ini juga didukung oleh suasana yang kurang menyenangkan.

Sedangkan di segmen A dan segmen C trotoar dilengkapi dengan material yang cukup baik, namun karena keberadaan PKL pada trotoar menyebabkan pejalan kaki sedikit terganggu dalam melakukan pergerakan dengan fasilitas ini, kecuali di segmen A sisi timur alun-alun. Pada lokasi ini trotoar tersedia cukup baik dengan fasilitas parkir yang cukup luas.



Sumber: Hasil Observasi dan Analisis, 2006

Gambar 4.13
Kondisi Permukaan Trotoar

B. Ketersediaan Vegetasi

Vegetasi di lokasi studi sangat mendukung fungsi kawasan sebagai pusat kota, pusat pemerintahan dan pusat wisata budaya. Setiap gedung/bangunan memiliki vegetasi yang berfungsi sebagai peneduh dan pengindah kawasan. Vegetasi pada kawasan ini hampir semuanya berfungsi sebagai tanaman peneduh/perindang.

Vegetasi yang mempunyai karakter kuat dan menjadi ciri khas kawasan studi adalah pohon beringin. Hal ini dipengaruhi keberadaan

Kraton Kasunanan Surakarta yang memiliki ciri khas pohon beringin di tengah alun-alun dan Gapura Gladag. Keberadaan vegetasi ini secara tidak langsung menjadi *landmark* kawasan, dimana setiap orang yang berada pada kawasan ini pasti langsung mengenali dirinya sedang berada di kawasan Alun-alun Utara Kraton dan sekitarnya.

Tabel IV.7
Vegetasi di Kawasan Alun-alun Utara-Pasar Gede

Lokasi	Jenis Tanaman	Nama Tanaman	Bentuk Tajuk	Tinggi Tanaman	Penempatan	Kondisi
Segmen A (Alun-alun Utara)						
Sisi utara alun-alun	Peneduh	Beringin	Bulat bebas	10 meter	Di sisi kanan-kiri jalan masuk alun-alun (sepasang)	Baik & memperkuat karakter kawasan (sakral)
Sisi timur alun-alun	Peneduh	Beringin	Bulat bebas	10 meter	Di sisi kanan-kiri jalan masuk alun-alun (sepasang)	Baik & memperkuat karakter kawasan (sakral)
		Mangga	Bulat bebas	7 meter	Di depan pekapalan timur (PKL Kacamata)	Baik, dan perlu ditambah jumlahnya terutama sisi selatan
Sisi selatan alun-alun	Peneduh	Beringin	Bulat bebas	8 meter	Di depan Pagelaran (4 buah)	Baik & memperkuat karakter kawasan (sakral)
Sisi barat alun-alun	Peneduh	Beringin	Bulat bebas	8 meter	Di halaman depan Masjid Agung (berdekatan dengan pekapalan barat)	Baik & memperkuat karakter kawasan (sakral)
		Palem	Tiang	13 meter	Di halaman dalam Masjid Agung (serial vision menuju masjid)	Baik dan mampu mengarahkan
Bagian dalam dan sekeliling alun-alun	Peneduh	Beringin	Bulat bebas	11 m	Di tengah-tengah alun-alun sepasang	Baik dan memperkuat karakter kawasan
		Palem	Tiang	13 meter	Di sekeliling alun-alun (berselang-seling dengan	Baik dan mampu mengarahkan (delineasi ruang

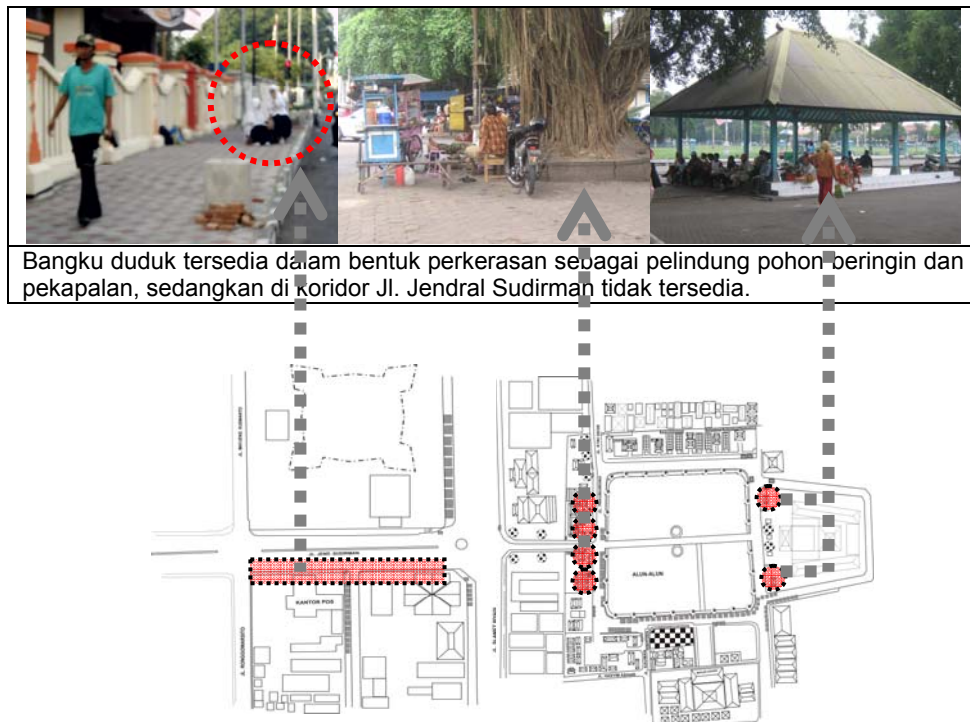
Lokasi	Jenis Tanaman	Nama Tanaman	Bentuk Tajuk	Tinggi Tanaman	Penempatan	Kondisi
					tanaman lain)	terbuka)
		Tanjung	Bulat bebas	7 meter	Di sekeliling alun-alun (berselang-seling dengan tanaman lain)	Baik dan mampu mengarahkan (delineasi ruang terbuka)
		Ketapang	Menjari	8 meter	Di sekeliling alun-alun (berselang-seling dengan tanaman lain)	Baik dan mampu mengarahkan (delineasi ruang terbuka)
		Cemara	Segitiga	10 meter	Di sekeliling alun-alun (berselang-seling dengan tanaman lain)	Baik dan mampu mengarahkan (delineasi ruang terbuka)
Segmen B (Jalan Jendral Sudirman)	Peneduh	Cemara	Segitiga	10 meter	Di depan Benteng Vastenburg	Baik dan mampu mengarahkan fungsi kawasan perkantoran
		Angsana	Bulat bebas	8 meter	Di depan Bank Indonesia dan Balaikota	Baik dan bisa menjadi peneduh
		Glodokan	Segitiga	10 meter	Di depan Telkom dan BRI	Baik dan mampu mengarahkan sirkulasi pejalan kaki
		Palem	Tiang	8 meter	Di depan Kantor Pos dan taman depan Balaikota	Baik dan mampu mengarahkan fungsi kawasan.
		Beringin	Bulat bebas	18 meter	Di depan Balaikota	Baik dan memperkuat karakter
	Pengindah /estetis	Teh-tehan	Bulat bebas	1 meter	Di sepanjang koridor jalan	Baik dan bisa menambah keindahan
Segmen C (Pasar Gede)	Peneduh	Palem	Tiang	9 meter	Di depan Ps. Gede dan Ps. Buah	Baik dan mampu mengarahkan sirkulasi
		Glodokan	Segitiga	10 meter	Sepanjang Jembatan Kalipepe	Baik dan mampu mengarahkan sirkulasi pejalan kaki
	Pengindah /estetis	Bougenvil e	Bulat bebas	1,5 meter	Di depan Ps. Gede dan Ps. Buah	Baik dan mampu menambah keindahan

Sumber: Hasil Observasi, 2006

C. Ketersediaan Bangku Duduk

Pada lokasi studi, bangku duduk tidak tersedia sesuai fungsinya. Pejalan kaki biasa menggunakan pot-pot bunga untuk duduk-duduk sekedar melepas lelah atau untuk menunggu bus. Penggunaan pot bunga untuk menunggu bus juga disebabkan tidak tersedianya halte bus di sepanjang Jl. Jendral Sudirman.

Di sekeliling alun-alun pot/pembatas pohon beringin digunakan untuk berjualan/berdagang dan beristirahat sambil berinteraksi. Terbentuknya kegiatan di pot/pembatas pohon beringin menimbulkan koloni-koloni yang mampu menghidupkan kawasan. Adanya pekapalan-pekapalan juga digunakan oleh pengunjung untuk beristirahat dan berinteraksi sambil menikmati dagangan/dagangan yang dijual keliling. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Sumber: Hasil Observasi dan Analisa, 2006

Gambar 4.14
Ketersediaan Bangku Duduk pada Kawasan Studi



D. Ketersediaan Lampu Penerangan

Pada kawasan studi, keberadaan lampu penerangan jalan dan *pedestrian ways* sudah teratur mengikuti pola sirkulasi jalan dan trotoar dengan jarak dan bentuk desain yang telah disesuaikan dengan standar perancangan kota dan karakter kawasan. Ketersediaan lampu penerangan pada kawasan studi mampu memperkuat karakter yang terbentuk karena memiliki desain yang unik dan menarik. Selain itu, ketersediaan lampu penerangan juga bisa dimanfaatkan PKL yang berjualan pada malam hari, sehingga kawasan menjadi lebih hidup.

Tabel IV.8

Ketersediaan *Lighting* pada Kawasan Studi

Visual Eksisting/Potensi	Visual Eksisting/Permasalahan
	
Kondisi <i>lighting</i> pada segmen A sisi timur, berfungsi dengan baik dan mampu memperkuat karakter kawasan wisata budaya Jawa	Kondisi <i>lighting</i> di segmen A (gladag), kaca penutup lampu pecah namun lampu masih dapat berfungsi dengan baik.
	
Kondisi <i>lighting</i> di segmen A (alun-alun), lampu tertata dengan baik dan rapi dan mampu menciptakan <i>serial vision</i> menuju Pagelaran Kraton	Kondisi <i>lighting</i> di segmen A sisi selatan (depan Pagelaran), pelindung lampu rusak dan bolam juga sudah hilang → tidak berfungsi dengan baik begitu juga dengan desainnya
	
Bentuk desain <i>lighting</i> di segmen A sisi utara mempunyai ciri khas dan mampu menciptakan <i>visual estetis</i> yang menarik, juga memperkuat karakter dan linkage kawasan studi	Kondisi <i>lighting</i> di depan Masjid Agung, kaca pelindung lampu pecah dan bolam lampu juga tidak menyala → kondisi tidak memberikan keamanan dan kenyamanan kepada pengguna pada malam hari

Visual Eksisting/Potensi	Visual Eksisting/Permasalahan
	
<p>Bentuk desain <i>lighting</i> di depan PGS, mempunyai ciri modern, namun bisa digunakan secara efisien karena desainnya dwi fungsi → lampu jalan dan <i>pedestrian ways</i></p>	<p>Kondisi <i>lighting</i> di depan Masjid Agung, lampu di depan masjid tidak sinergis dengan kondisi sekitarnya → tidak konsisten dengan segmen lain.</p>

Sumber: Hasil Observasi, 2006

Dari gambar di atas dapat diketahui bahwa *lighting* pada kawasan studi memiliki desain yang beraneka ragam dengan fungsi yang berbeda-beda, namun sebagian besar mampu memperkuat karakter kawasan yang terbentuk sebagai pusat kota, pusat pemerintahan dan pusat wisata budaya.

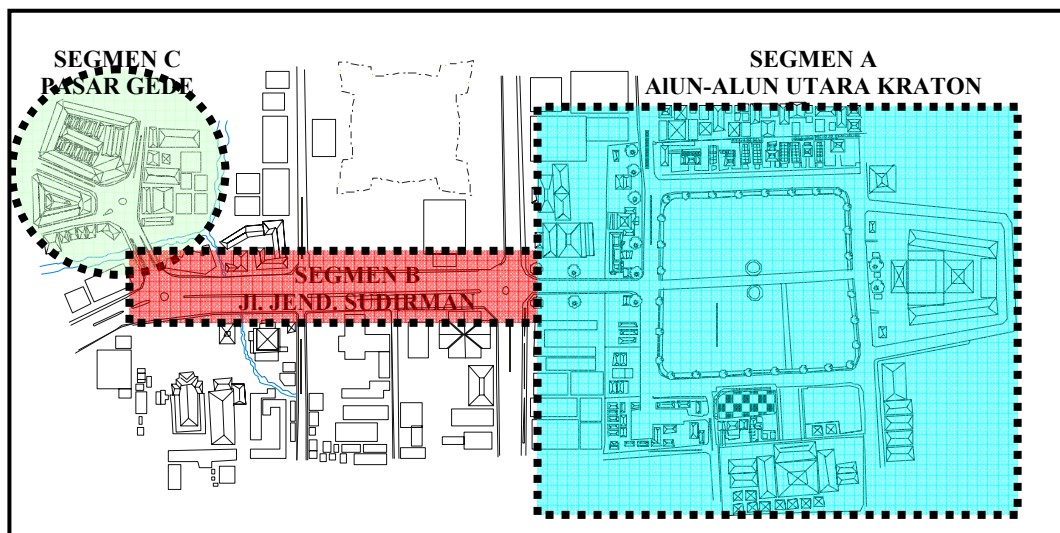
BAB V

ANALISIS

Pada tahap analisis ini kawasan studi akan dibagi menjadi 3 (tiga) segmen, hal ini disebabkan masing-masing segmen mempunyai karakteristik yang berbeda sehingga akan memudahkan dalam menganalisis. Ketiga segmen tersebut adalah:

- Segmen A : Kawasan Alun-alun Utara Kraton
- Segmen B : Koridor Jl. Jend. Sudirman
- Segmen C : Kawasan Pasar Gede

Mengenai pembagian segmen dapat dilihat pada gambar 5.1 berikut ini.



Sumber: Hasil Analisis, 2006

Gambar 5.1
Pembagian Segmen

5.1 Analisis Karakteristik dan Pola Aktivitas PKL

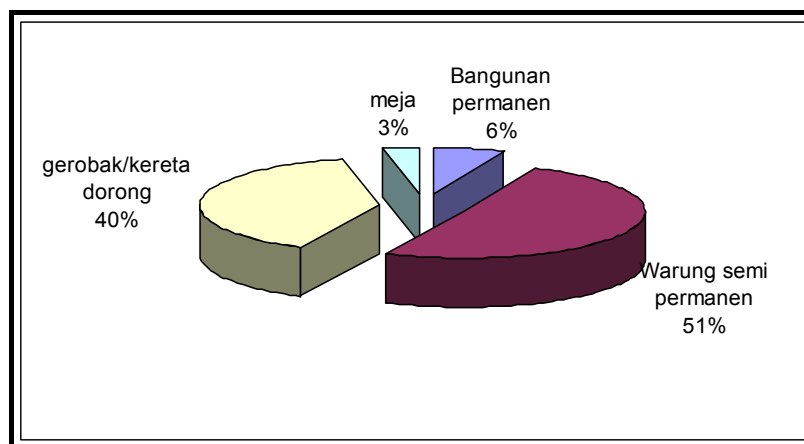
5.1.1 Analisis Karakteristik PKL

Sarana fisik berdagang PKL bermacam-macam tergantung kebutuhan dalam menyajikan jenis dagangan. Sarana fisik berdagang ini akan mempengaruhi besaran ruang yang akan digunakan.

Dari hasil observasi lapangan dapat dilihat bahwa sarana fisik berdagang PKL 51% menggunakan warung semi permanen dan 40% menggunakan gerobak/kereta dorong. PKL yang memilih sarana fisik berdagang warung semi permanen disebabkan jenis dagangan yang akan dipamerkan membutuhkan ruang yang agak luas dan kemudahan untuk membongkar pasang, sedangkan PKL yang memilih menggunakan gerobak/kereta dorong disebabkan karena jenis dagangan yang dijual tidak memerlukan ruang yang luas dan kemudahan untuk berpindah/*movable*.

Gambar 5.2

Grafik Prosentase Jenis Sarana Fisik Dagang PKL



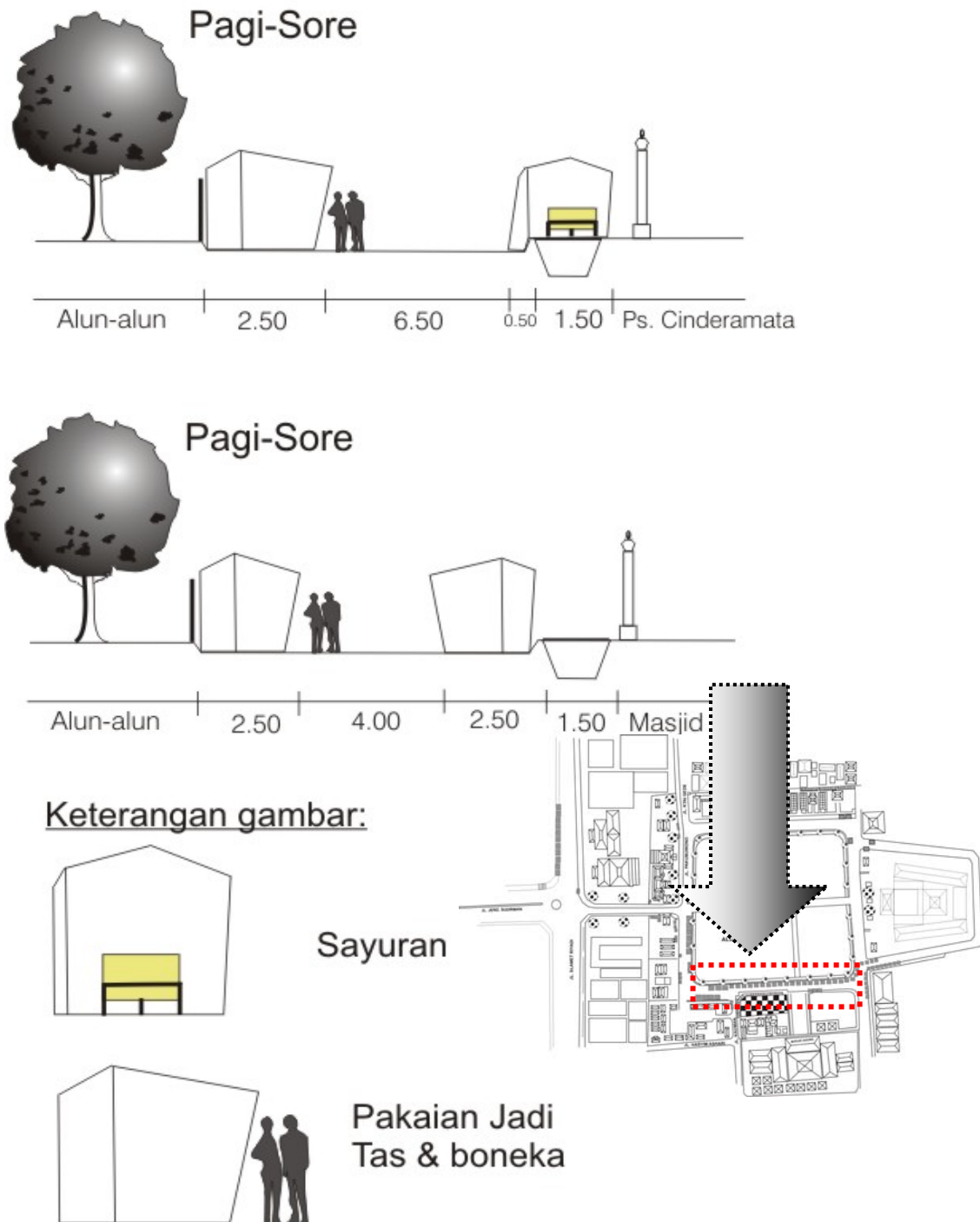
Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2007

PKL dengan sarana fisik dagang warung semi permanen sebagian besar berada di segmen A sisi barat dengan jenis dagangan berupa pakaian jadi. Sedangkan PKL dengan sarana fisik dagang berupa gerobak/kereta dorong tersebar di segmen A, B maupun C dengan memanfaatkan vegetasi yang rindang sebagai peneduh, namun paling banyak terdapat di segmen A. Hal ini disebabkan pada segmen A lebih banyak dikunjungi orang baik dari dalam kota maupun luar kota (wisatawan), sehingga para pedagang lebih memilih segmen A sebagai tempat untuk berdagang. Jenis sarana usaha dagang ini biasa digunakan oleh penjual makanan/minuman keliling dan pedagang souvenir/cinderamata seperti: kacamata, helm, topi, dan penjual jasa "ngeblok" motor/mobil.

PKL dengan sarana usaha perpaduan antara gerobak dan lesehan paling banyak dijumpai di segmen B dan C, dimana mereka biasa beroperasi pada sore hingga malam hari. Pemilihan waktu berdagang dipengaruhi oleh larangan Pemkot Surakarta bagi PKL di segmen B dan C. Namun, keberadaan PKL pada malam hari ini membuat kawasan pada segmen B dan C bisa hidup sepanjang waktu. Jenis dagangan yang dijual hampir keseluruhan merupakan makanan dan minuman, baik ringan maupun berat.

Untuk lebih jelasnya mengenai jenis sarana usaha dagang dan jenis dagangan PKL dapat dilihat pada gambar berikut ini.

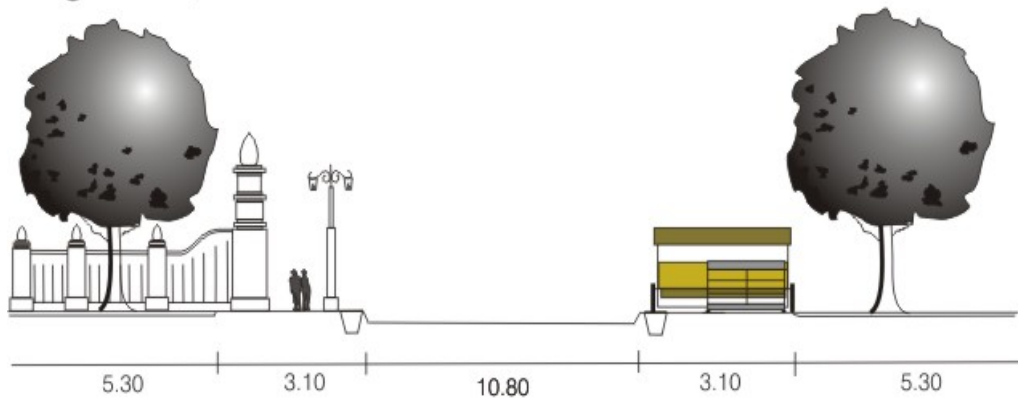
PKL dgn sarana usaha warung semi permanen



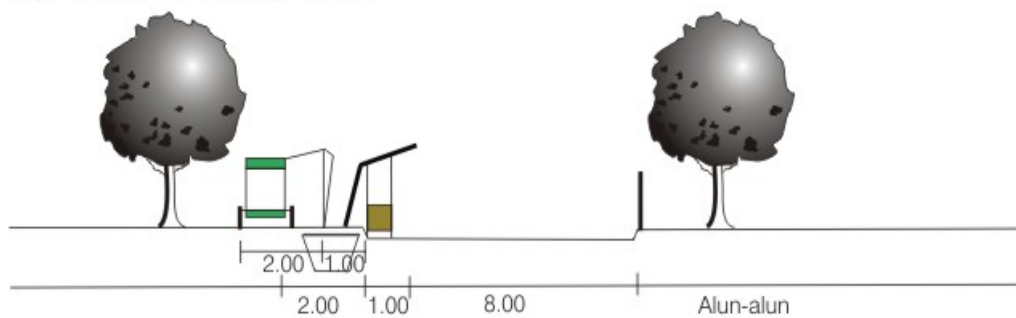
Gambar 5.3
PKL dengan Jenis Sarana Usaha Warung Semi Permanen

PKL dgn sarana usaha gerobak/kereta dorong

Pagi-Sore, Malam



Pagi-Malam, Siang-Sore



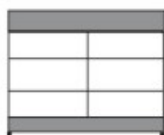
Keterangan gambar:



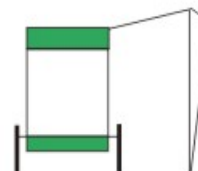
Helm



Sol sepatu



Etalase stiker



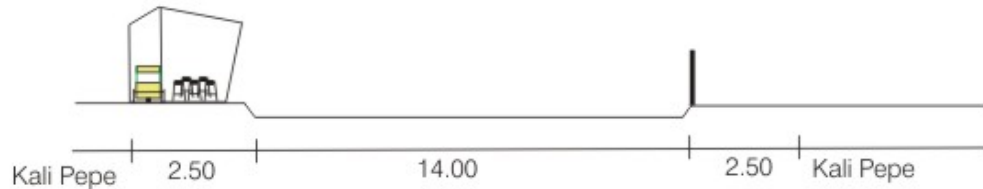
Barang Kelontong

Gambar 5.4

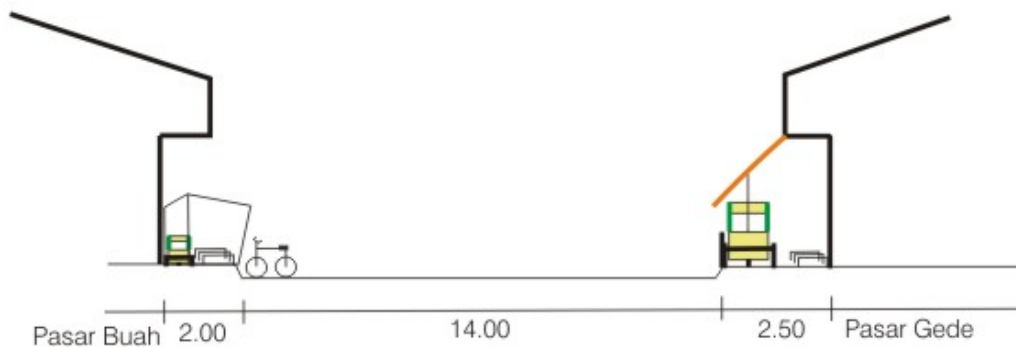
PKL dengan Jenis Sarana Usaha Gerobak/Kereta Dorong

PKL dgn sarana usaha lesehan dan gerobak

Pagi-Sore



Malam



Keterangan gambar:



Tenda Bakmi



Lesehan kucingan



Lesehan ayam bakar

Gambar 5.5
PKL dengan Jenis Sarana Usaha Gerobak & Lesehan

5.1.2 Analisis Pola Aktivitas PKL

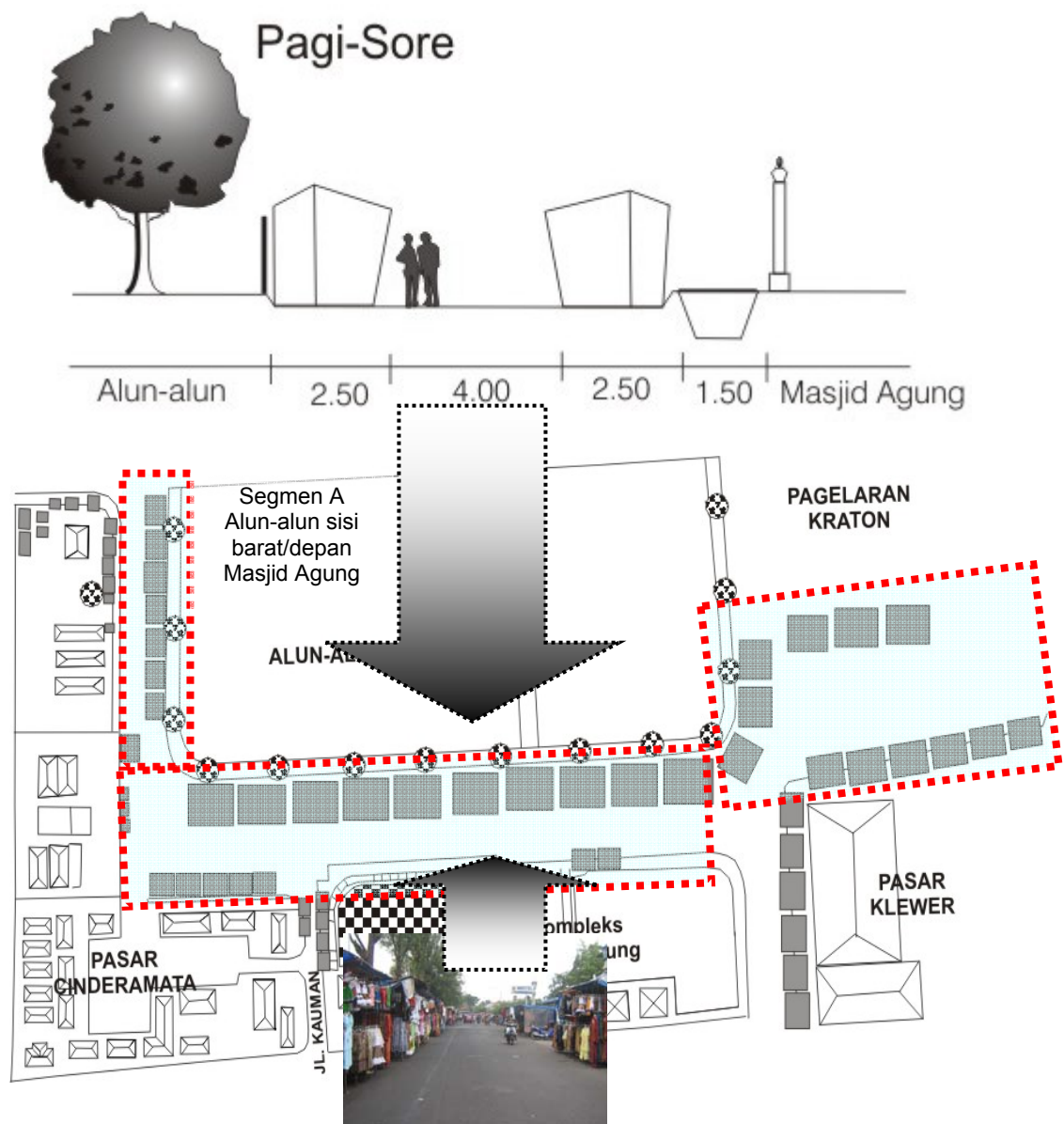
Berdasarkan hasil observasi diketahui bahwa pola aktivitas PKL dalam menggunakan ruang dapat dikelompokkan menjadi 3 pola, yaitu: PKL yang menempati badan jalan, PKL yang menempati trotoar, dan PKL yang menempati ruang khusus.

A. PKL pada badan jalan

PKL yang menempati badan jalan terdapat di sekeliling alun-alun utara kraton. PKL yang menempati badan jalan ini sebagian besar mempunyai jenis dagangan pakaian jadi dan menggunakan sarana fisik dagang berupa warung semi permanen yang mengurangi lebar jalan 2 - 2,5 meter atau sekitar 40-60% dari lebar badan jalan. Hal ini tentu saja mengganggu sirkulasi pada badan jalan, belum lagi apabila ada pembeli yang menggunakan sepeda motor/mobil yang selalu ingin memarkir kendaraan sedekat mungkin dengan tempat berjualan, sehingga menyebabkan kemacetan/tundaan.

Kondisi seperti di atas yang paling parah terdapat di segmen A (sisi barat Alun-alun atau di depan Masjid Agung) dan sisi utara Alun-alun, dimana PKL menempati sisi kiri dan kanan jalan. Hal ini menyebabkan lebar Jl. Pakubuwana berkurang hingga 5 meter dari lebar keseluruhan badan jalan yang hanya 9 meter atau berkurang sekitar 60%, sehingga lebar jalan yang bisa dilalui kendaraan hanya 4 - 4,25 meter atau sekitar 40% dari lebar keseluruhan badan jalan untuk dua arah. Dengan lebar sekian, tentu saja sangat sempit apabila yang berpapasan adalah mobil,

sehingga keberadaan PKL pada badan jalan di segmen A sisi barat mengganggu sirkulasi kendaraan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Sumber: Hasil Superimpose Data dan Analisis, 2006

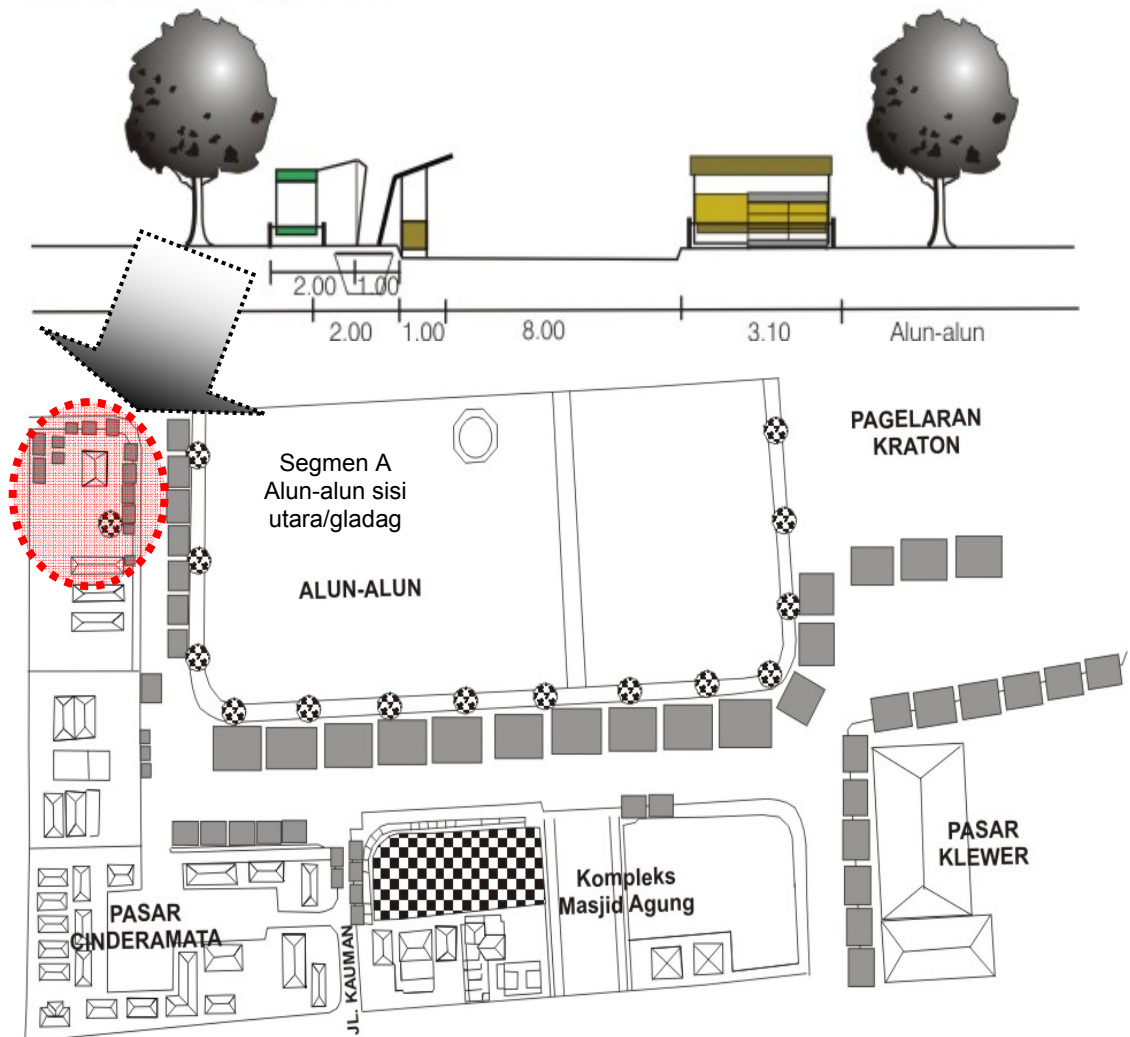
Gambar 5.6
Analisis Pola Aktivitas PKL pada Badan Jalan

B. PKL pada trotoar

PKL yang menempati trotoar terdapat hampir di setiap sudut lokasi penelitian, yaitu segmen A, segmen B dan segmen C. Sebagian besar mereka mempunyai jenis dagangan makanan/minuman dengan jenis sarana fisik dagangan berupa gerobak/kereta dorong dan perpaduan antara gerobak dengan warung semi permanen berupa tenda. Besaran trotoar yang digunakan berkisar 1,5-2 meter atau sekitar 80%-100% dari lebar trotoar, dan tentunya keberadaan PKL pada trotoar ini menghambat sirkulasi pejalan kaki dalam melakukan perjalanannya dan membahayakan pejalan kaki terutama di tempat-tempat yang ramai kendaraan karena pejalan kaki harus berjalan di badan jalan.

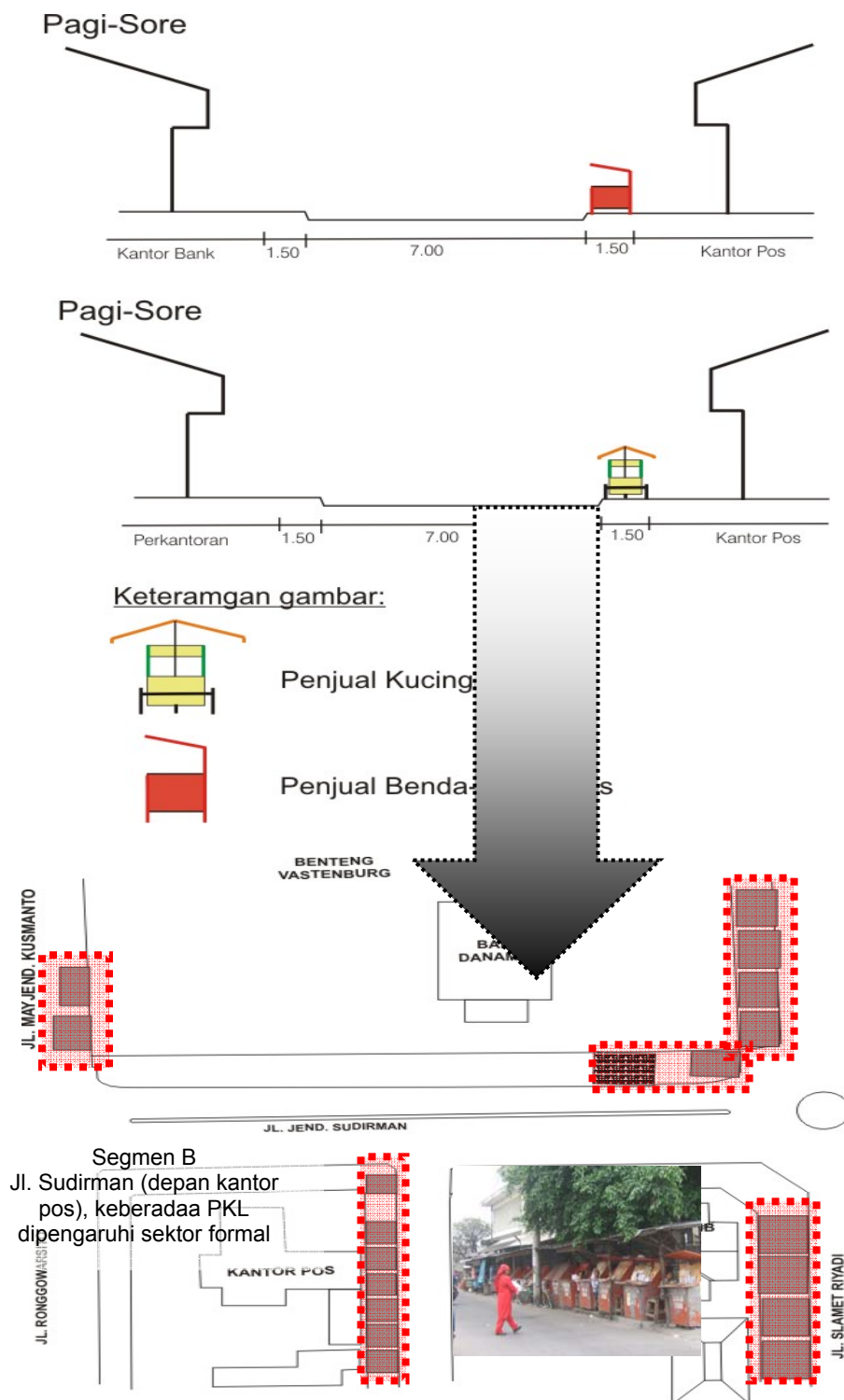
PKL yang menempati trotoar paling banyak terdapat di depan PGS (Pusat Grosir Solo). Sedangkan di depan Pasar Gede trotoar digunakan untuk parkir sepeda motor dan sepeda pada pagi hingga sore hari sedangkan pada malam hari digunakan untuk PKL, sehingga pejalan kaki berjalan di badan jalan Urip Sumohardjo.

Siang-Sore, Pagi-Malam



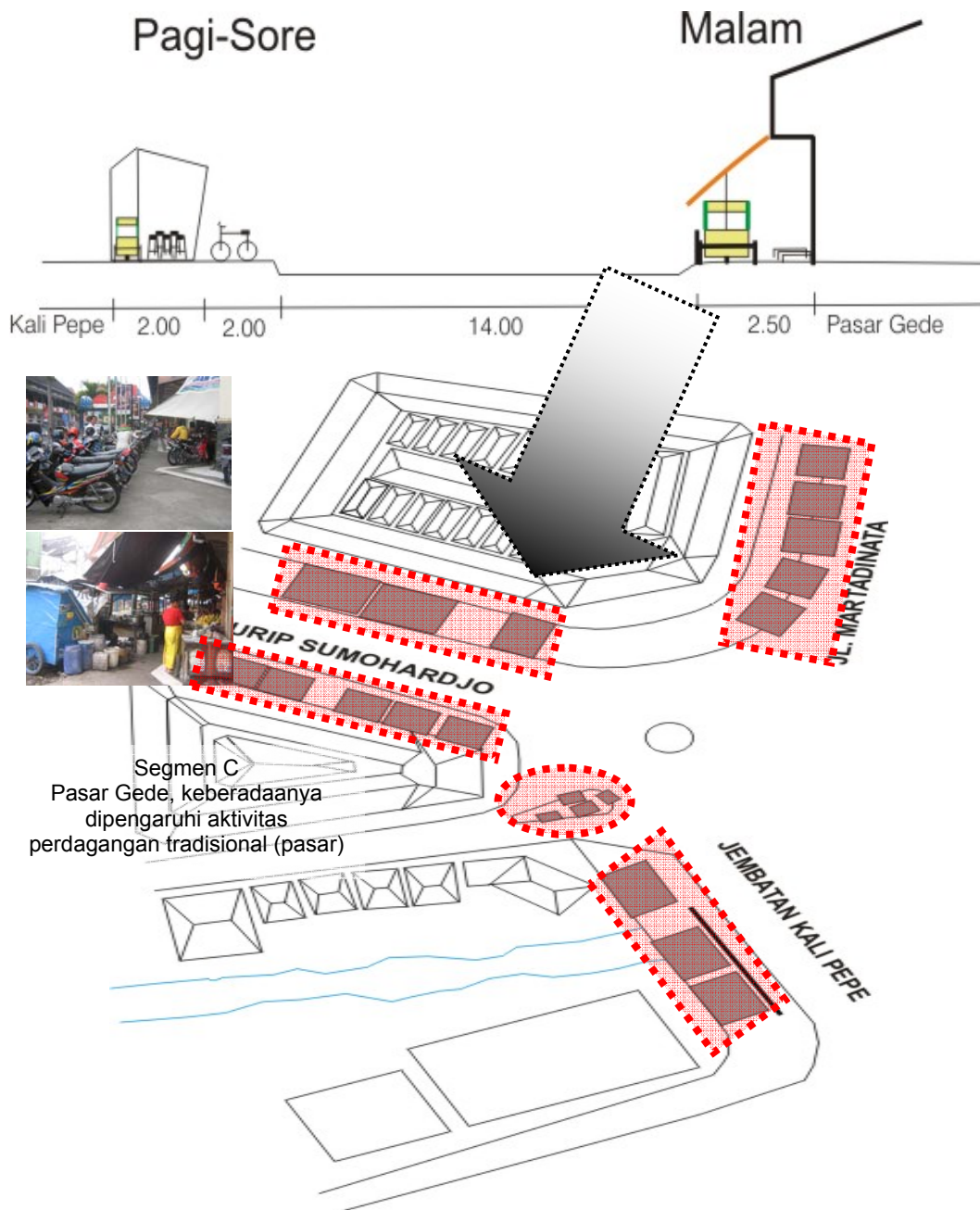
Sumber: Hasil Superimpose Data dan Analisis, 2006

Gambar 5.7
Analisis Pola Aktivitas PKL pada Trotoar Segmen A



Sumber: Hasil Superimpose Data dan Analisis, 2006

Gambar 5.8
Analisis Pola Aktivitas PKL pada Trotoar Segmen B



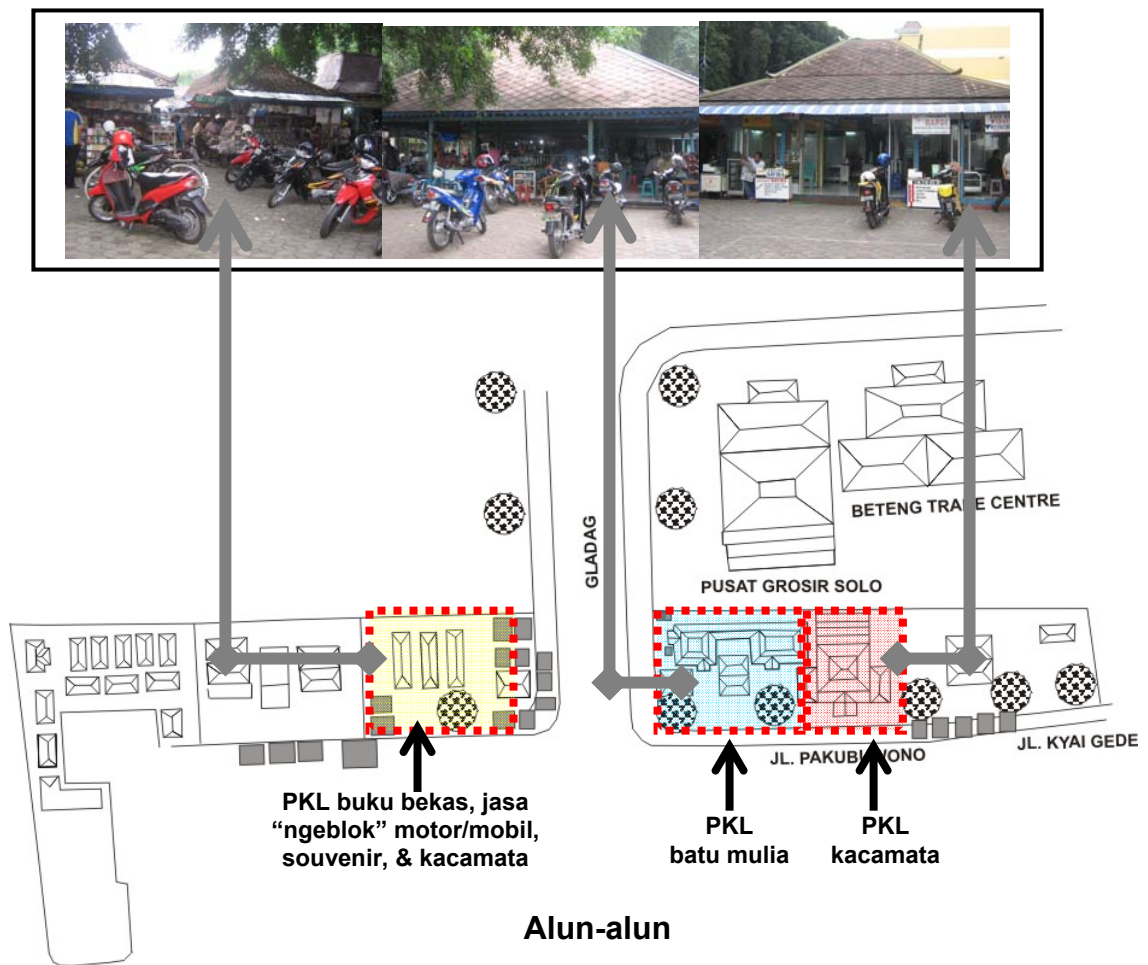
Sumber: Hasil Superimpose Data dan Analisis, 2006

Gambar 5.9
Analisis Pola Aktivitas PKL pada Trotoar Segmen C

C. PKL pada ruang khusus

PKL pada ruang khusus ini merupakan hasil revitalisasi penataan PKL di sisi utara dan timur alun-alun yang kemudian mereka ditempatkan di ruang khusus bekas pekapalan timur dan bekas pekapalan utara. Bekas pekapalan timur digunakan untuk PKL kaca mata dan cinderamata, sedangkan bekas pekapalan utara digunakan untuk PKL batu mulia, PKL buku bekas, PKL kaca mata, dan PKL souvenir.

Ruang khusus yang digunakan untuk PKL ini dilengkapi dengan area parkir mobil dan motor di sisi timur alun-alun dan parkir motor di sisi utara. Keberadaan area parkir ini sangat mendukung aktivitas PKL dan tidak mengganggu sirkulasi kendaraan. Keberadaan PKL pada ruang khusus dengan fasilitas parkir pada akhirnya akan mendukung terbentuknya linkage yang mampu memperkuat karakter kawasan pada segmen A. Namun keberadaan PKL di ruang khusus ini juga diikuti PKL yang menempati trotoar di sekitarnya, sehingga secara tidak langsung juga mempengaruhi aktivitas pejalan kaki.



Sumber: Hasil observasi, 2006

Gambar 5.10
Analisis Pola Aktivitas PKL pada Ruang Khusus

5.1.3 Analisis Besaran Ruang yang digunakan oleh PKL

Analisis mengenai besaran trotoar dan badan jalan untuk aktivitas PKL didasarkan pada skala waktu dan jenis sarana fisik yang digunakan. Skala waktu untuk pengamatan adalah pagi (07.00-08.00), siang (12.00-13.00), sore (16.00-17.00), dan malam (20.00-21.00). Sedangkan jenis

sarana fisik PKL adalah warung semi permanen, gerobak/kereta dorong, meja/jongko, dan lesehan/gelaran.

Berdasarkan hasil observasi bahwa PKL menempati lokasi yang sama dan dengan ukuran yang sama pula setiap harinya. Adapun waktu yang digunakan terkadang berubah pada saat dasaran/pembukaan dagangan, terkadang mereka agak terlambat dari hari biasanya.

PKL dengan sarana usaha warung semi permanen sebagian besar (90%) berada di segmen A tepatnya di alun-alun utara sisi barat atau depan Pasar Cenderamata hingga Masjid Agung, dan alun-alun utara sisi utara yaitu di sisi kanan dan kiri pintu masuk ke alun-alun. Mereka menggunakan badan jalan untuk meletakkan sarana usaha sebesar 60% dari lebar badan jalan, sedangkan trotoar yang digunakan sebesar 80-100%.

Pada sisi barat segmen A, lebar jalan adalah 9 meter sedangkan PKL berada pada jalan di sisi kanan dan kiri dengan masing-masing ruang yang digunakan sebesar 2,5 meter, sehingga lebar jalan berkurang 5 meter. Badan jalan yang bisa digunakan untuk sirkulasi hanya 4 meter, padahal ruas jalan sisi barat seringkali digunakan untuk sirkulasi mobil dengan dua arah, sehingga keberadaan PKL ini sangat mengganggu.

PKL dengan sarana usaha gerobak/kereta dorong sebagian besar juga berada di segmen A, yaitu alun-alun utara sisi utara-gladag. Sebagian dari mereka menggunakan lebar trotoar sebesar 2-3 meter atau sekitar 80% dari lebar trotoar, sedangkan jenis barang yang dijual adalah

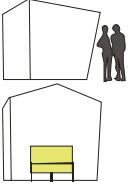
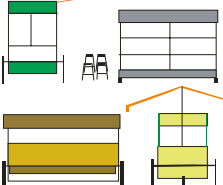
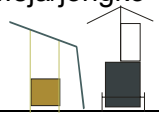
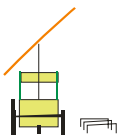
souvenir dan jasa ngeblok motor/mobil. Mereka menggunakan trotoar sebagai tempat berjualan disebabkan karena kemudahan untuk dilihat pembeli dan kemudahan untuk dijangkau karena tersedianya ruang yang cukup luas untuk parkir kendaraan pembeli. Area parkir ini juga digunakan sebagai tempat untuk mereka mengerjakan pekerjaan, yaitu "ngeblok" motor.

Bagi pengunjung keberadaan PKL pada trotoar di sisi utara alun-alun tidak menjadi masalah karena keberadaan PKL ini justru mampu menghidupkan suasana kawasan, walaupun dalam bergerak mereka sedikit terganggu. PKL pada trotoar menjadi alternatif pengunjung untuk menikmati/melihat barang dagangan sambil melakukan pergerakan dari satu ruang ke ruang lainnya.

PKL dengan sarana usaha lesehan biasanya dipadukan dengan gerobak. PKL dengan sarana usaha ini sebagian besar (40%) terdapat di segmen C (Pasar Gede) dan segmen B (Jl. Slamet Riyadi/sebelah gereja) sebesar 40%. PKL jenis ini biasanya muncul sore hari karena pada pagi-sore hari ada larangan berjualan pada trotoar dan badan jalan. Selain alasan itu, pengunjung/pembeli lebih menyukai "jajan" di malam hari sambil menikmati suasana pusat kota. Lebar trotoar yang digunakan berkisar antara 2-2,5 meter atau sekitar 100% dari lebar trotoar, mereka sengaja tidak menyisakan ruang untuk pejalan kaki karena pada malam hari jarang sekali pejalan kaki yang melewati trotoar di ruas jalan ini. Sebagian besar pembeli/pengunjung memarkir kendaraan sedekat

mungkin dengan tempat berjualan, sehingga jalur lambat digunakan sebagai area parkir. Untuk lebih jelasnya mengenai besaran ruang yang digunakan PKL berdasarkan jenis sarana usaha dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel V.1
Besaran Ruang yang Digunakan PKL
berdasarkan Jenis Sarana Usaha

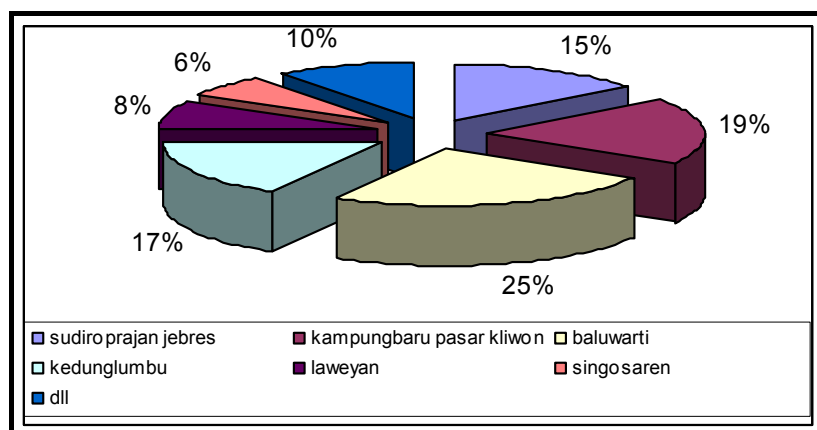
Jenis Sarana Usaha	Besaran Ruang yg digunakan	Lokasi Berdagang	Waktu Berdagang
Warung semi permanen 	2,5 m x 3 m = 7,5 m ² (40% dr lebar badan jalan)	Segmen A sisi barat	Pagi-Sore
	1,5 m x 4 m = 6 m ² (100% dr lebar trotoar)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segmen B (sebelah Gereja GBIP) ▪ Segmen B (sebelah Kantor Pos) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sore-Malam ▪ Pagi-Sore
	2 m x 3 m = 6 m ² (50-80% dr lebar trotoar)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segmen C (jembatan Kali Pepe) ▪ Segmen C (sekitar Pasar Gede) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pagi-Sore, Sore-Malam ▪ Pagi-Sore, Sore-Malam
Gerobak/Kereta Dorong 	1 m x 2 m = 2 m ² (80% dr lebar trotoar)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segmen A sisi utara ▪ Segmen A sisi timur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pagi-Malam ▪ Pagi-Malam
	1 m x 1 m = 1 m ² (100% dr lebar trotoar)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segmen B (sebelah Kantor Pos) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pagi-Sore
	1 m x 1,5 m = 1,5 m ² (20% dr pulau jalan)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segmen C (Pulau jalan depan Pasar Buah) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pagi-Sore
Meja/jongko 	1 m x 1,5 m = 1,5 m ² (10% dr badan jalan)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segmen A sisi utara 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pagi-Sore
	1 m x 1 m = 1 m ² (20% dr lebar trotoar)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segmen A sisi timur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pagi-Sore
Gelaran lesehan/alas 	1,5 m x 2 m = 3 m ² (75% dr lebar trotoar)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segmen A sisi utara 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sore-Malam
	1,5 m x 3 m = 6 m ² (100% dr lebar trotoar)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segmen B (sebelah Gereja GBIP) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sore-Malam
	2 m x 3 m = 6 m ² (50-80% dr lebar trotoar)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segmen C (jembatan Kali Pepe) ▪ Segmen C (depan Pasar Gede) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sore-Malam ▪ Sore-Malam

Sumber: Hasil Analisis, 2006

5.2 Analisis Terbentuknya Linkage pada Kawasan Studi

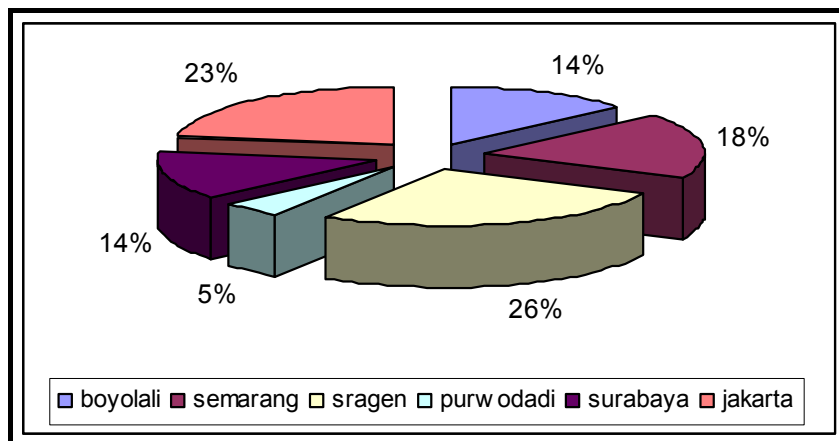
5.2.1 Analisis Asal dan Tujuan Perjalanan

Berdasarkan observasi dapat diketahui bahwa pengunjung berasal dari berbagai daerah, baik dalam Kota Surakarta maupun dari luar kota. Pengunjung yang berasal dari dalam kota sebesar 69% dan mereka berasal dari sekitar kawasan studi, seperti: Jebres, Laweyan, Singosaren, Baluwarti, dan Kampung Baru. Mereka melakukan aktivitas pergi/pulang ke/dari kantor yang berada di Jalan Jendral Sudirman dan olahraga. Sedangkan pengunjung yang berasal dari luar kota sebesar 31% yaitu dari daerah sekitar Kota Surakarta, yaitu: Boyolali, Sragen, Purwodadi, dan Semarang. Sedangkan yang berasal dari luar Jawa Tengah adalah Surabaya dan Jakarta. Sebagian besar melakukan kegiatan berbelanja dan rekreasi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik berikut ini.



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2006

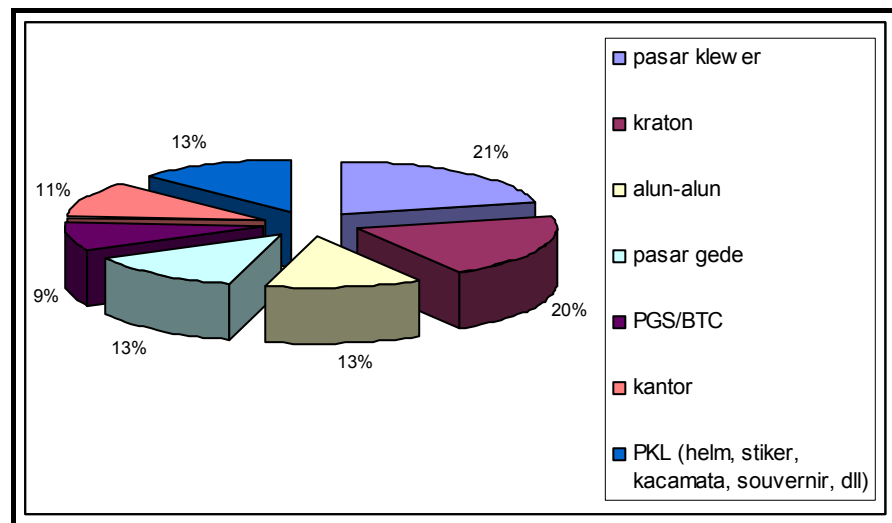
Gambar 5.11
Grafik Asal Pengunjung dari Dalam Kota



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2006

Gambar 5.12
Grafik Asal Pengunjung dari Luar Kota

Tujuan pengunjung di lokasi studi juga bermacam-macam, namun berdasarkan hasil observasi diketahui bahwa 21% pengunjung mempunyai tujuan ke Pasar Klewer, 20% ke Kraton, 13% menuju Pasar Gede, PKL, dan alun-alun, serta 9% menuju ke PGS/BTC. Dari analisa tersebut di atas maka Pasar Klewer, Kraton, dan Pasar Gede merupakan *nodes* kawasan yang menjadi tujuan utama pengunjung datang ke lokasi studi, kemudian didukung oleh keberadaan alun-alun dan PKL di sekelilingnya dan PGS/BTC. Mengenai tujuan pengunjung dapat dilihat pada grafik berikut ini.



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2006

Gambar 5.13
Grafik Tujuan Pengunjung

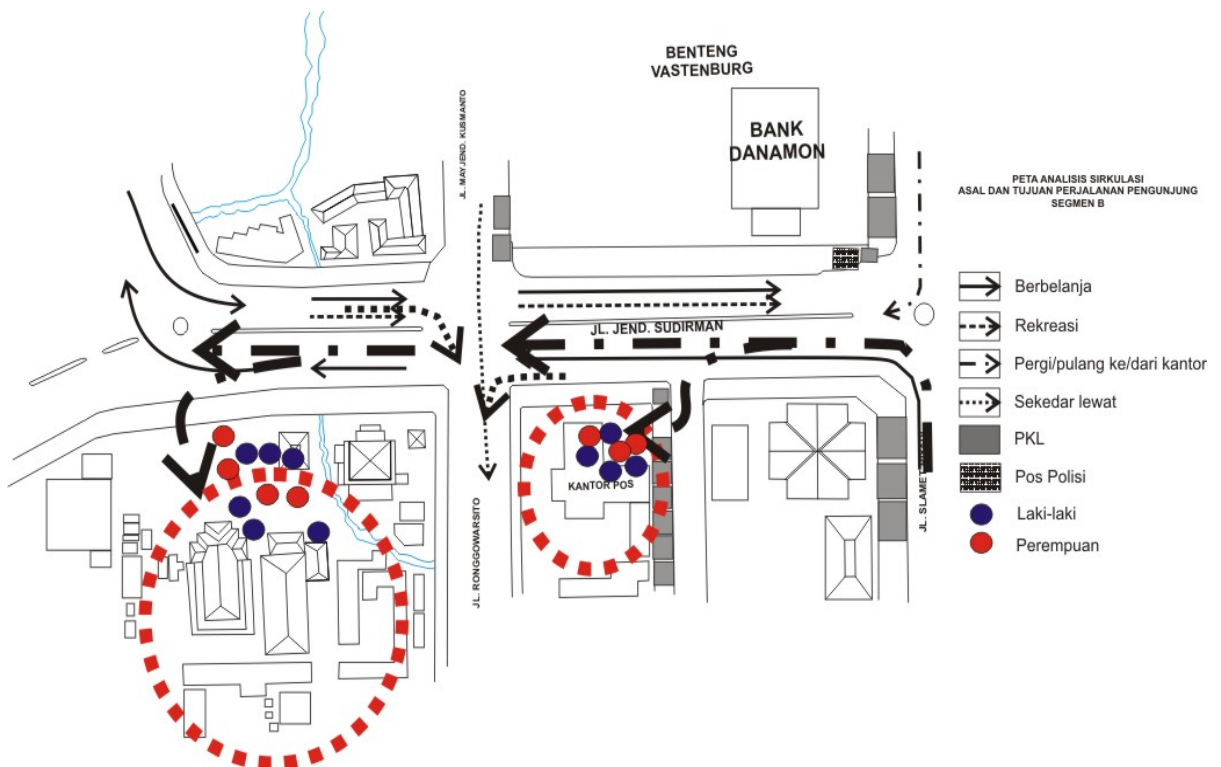
Sirkulasi pergerakan pengunjung pada lokasi studi dapat dipetakan sebagai berikut.



Sumber: Hasil Superimpose dan Analisis, 2007

Gambar 5.14
Peta Sirkulasi Pengunjung pada Segmen A

Dari gambar di atas dapat dilihat bahwa sebagian besar pengunjung berasal dari Jl. Jend. Sudirman-Pasar Gede, hal ini menunjukkan linkage yang terbentuk pada segmen A berasal dari utara menuju ke selatan. Keadaan didukung oleh arah sirkulasi pada gladag yang tidak diperbolehkan ke arah utara, sehingga sirkulasi yang terbentuk seakan-akan bermuara di Kraton. Namun sirkulasi yang menuju Pasar Klewer justru lebih besar daripada yang menuju Kraton sebagai *node* utama kawasan ini.

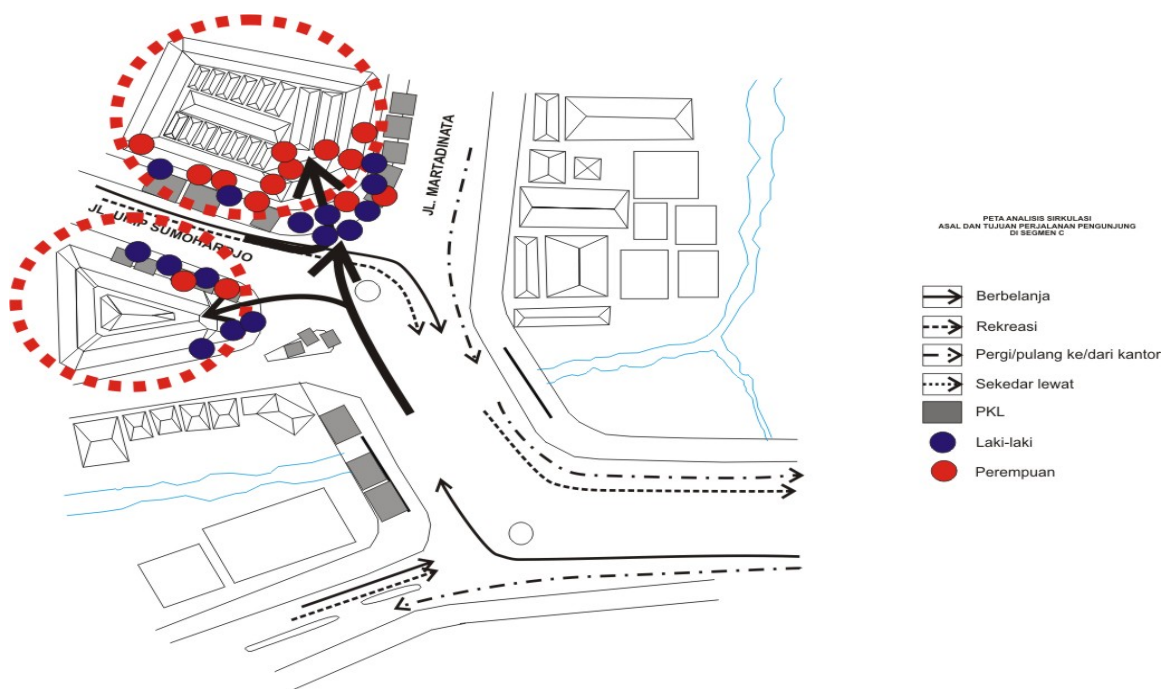


Sumber: Hasil Superimpose dan Analisis, 2007

Gambar 5.15

Peta Sirkulasi Asal dan Tujuan Pengunjung pada Segmen B

Gambar di atas menunjukkan sirkulasi yang terjadi di segmen B, dimana sirkulasi pada segmen ini lebih dinamis, karena ruas jalan yang cukup lebar dengan dua arah dan dibatasi pulau jalan. Sehingga sirkulasi yang terbentuk cukup kuat. Arah sirkulasi yang dinamis ini semakin memperkuat *linkage* antara Pasar Gede dan Kraton. Sebagian besar orang yang melakukan pergerakan pada ruas ini mempunyai tujuan ke tempat kerja, sehingga puncak sirkulasi terjadi pada pagi dan sore hari. Sirkulasi paling dominan mengarah pada kantor balaikota dan kantor pos, hal ini menunjukkan bahwa kedua kantor ini menjadi *nodes* pada segmen B sekaligus sebagai *nodes* pendukung terbentuknya linkage antara Kraton Kasunanan hingga Pasar Gede.



Sumber: Hasil Superimpose dan Analisis, 2007

Gambar 5.16
Peta Sirkulasi Asal dan Tujuan Pengunjung pada Segmen C

Dari peta di atas dapat diketahui bahwa sirkulasi yang terjadi pada segmen C merupakan lanjutan dan terusan dari sirkulasi pada segmen B. Sirkulasi yang terbentuk juga cukup kuat dan dinamis, karena terdiri dari dua arah. Orang yang melakukan gerakan pada segmen ini mempunyai tujuan untuk berbelanja memenuhi kebutuhan sehari-hari di pasar tradisional. Sirkulasi paling besar mengarah ke dua bangunan yaitu Pasar Gede dan Pasar Buah, hal ini menunjukkan bahwa kedua bangunan tersebut merupakan *nodes* yang paling menonjol di segmen ini.

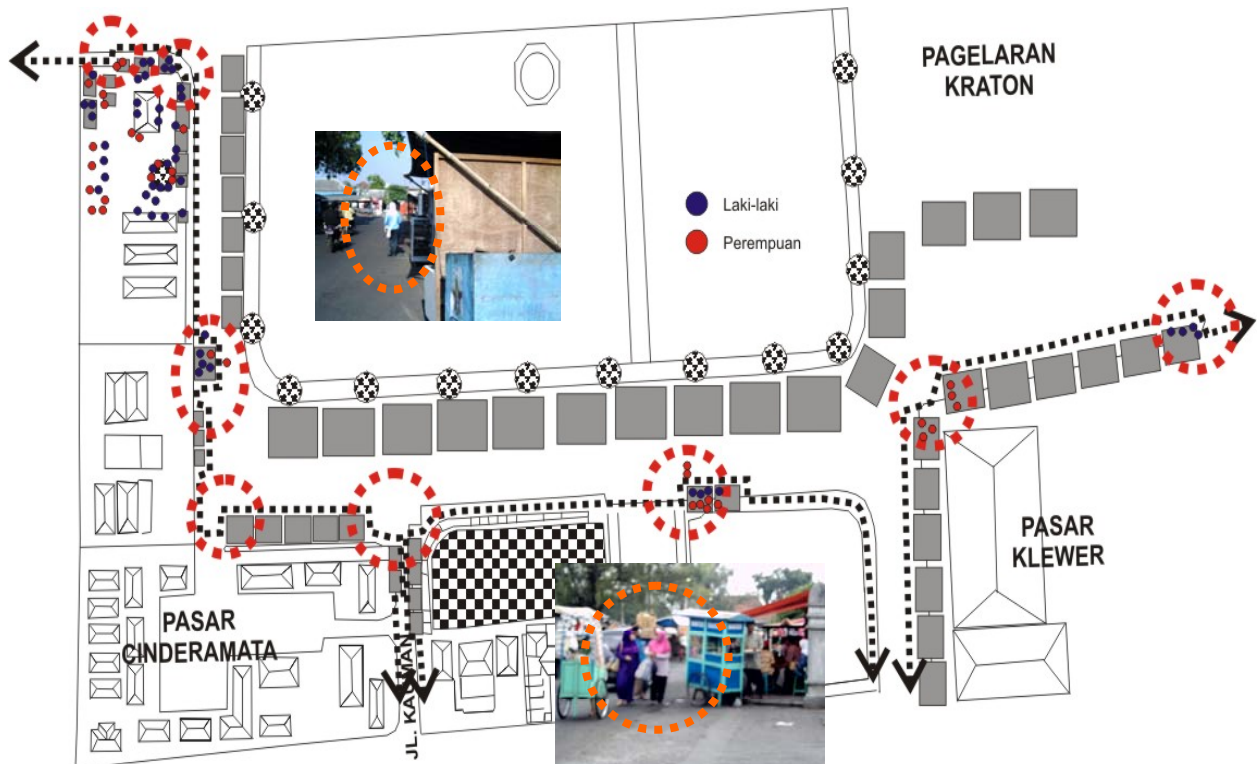
5.2.2 Analisis Gangguan terhadap Sirkulasi

A. Gangguan terhadap sirkulasi pejalan kaki

Keberadaan PKL pada trotoar tentu saja mengganggu aktivitas pejalan kaki dalam melakukan pergerakan, sehingga menimbulkan ketidaknyamanan dan ketidakamanan. Namun di sisi lain, keberadaan PKL pada trotoar dan ruang khusus justru menimbulkan pergerakan pejalan kaki dari satu ruang ke ruang lainnya.

Selain hal di atas, digunakannya alun-alun sebagai tempat berolahraga bagi anak-anak SMP yang berlokasi di sebelah Bank BNI '46 Jl. Jendral Sudirman, seringkali keberadaan PKL sangat bermanfaat bagi mereka. Dalam perjalanan pulang berolahraga mereka membeli minuman/makanan ringan yang kemudian sambil berjalan mereka menikmatinya sambil menyusuri Jl. Jendral Sudirman.

Keberadaan PKL pada trotoar menyebabkan pejalan kaki harus turun ke jalan untuk bergerak dan hal ini tentu saja menimbulkan ketidaknyamanan dan membahayakan pejalan kaki. Seperti yang terlihat pada gambar berikut ini.

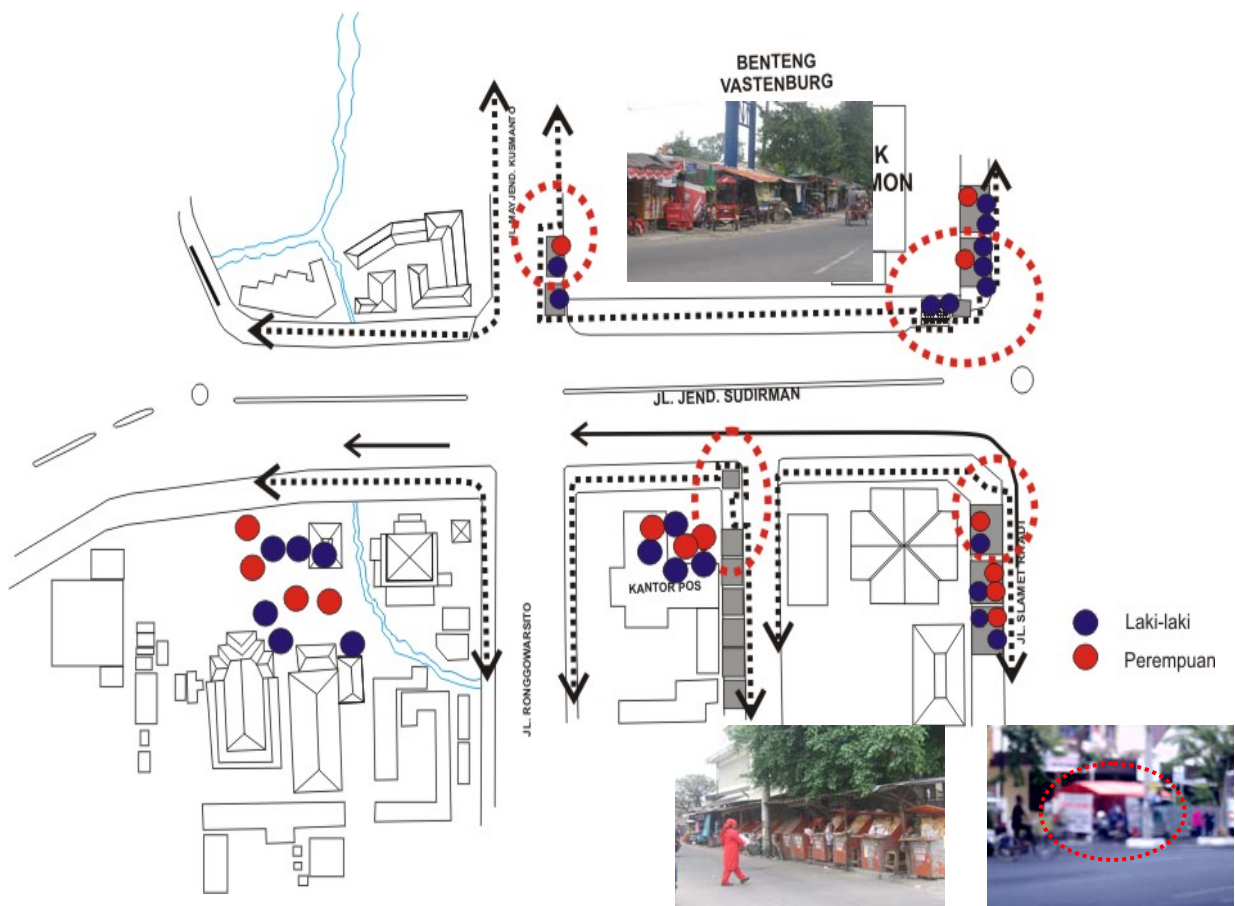


Sumber: Hasil Superimpose dan Analisis, 2007

Gambar 5.17
Peta Analisis Gangguan terhadap Pejalan Kaki pada Segmen A

Dari gambar di atas terlihat bahwa keberadaan PKL di segmen A mengganggu kelancaran bergerak pejalan kaki, namun bagi pejalan kaki yang mempunyai tujuan rekreasi/relaksasi dengan melihat-lihat dagangan PKL dan berbelanja justru keberadaan PKL mendukung aktivitas mereka.

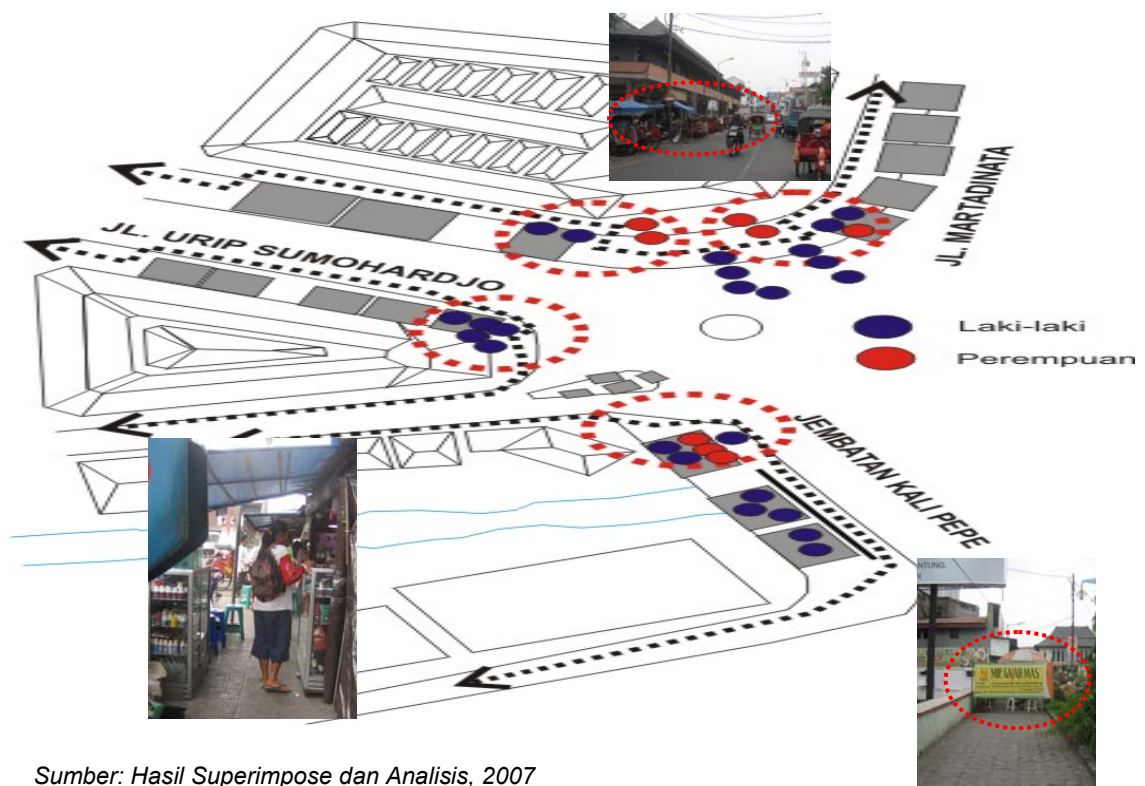
Mereka merasa tidak terganggu dengan keberadaan PKL pada trotoar ini. Pengunjung yang memilih parkir di sisi timur alun-alun atau di Pusat Grosir Solo (PGS) seringkali melakukan perjalanan melewati sisi utara alun-alun kemudian berhenti di PKL batu mulia dan PKL kacamata untuk sekedar melihat-lihat atau berbelanja sambil beristirahat di bawah pohon beringin dengan membeli makanan/minuman ringan. Kemudian mereka melakukan perjalanan ke sisi barat alun-alun sambil melihat PKL pakaian jadi menuju ke Pasar Cinderamata dan Pasar Klewer.



Sumber: Hasil Observasi dan Analisis, 2006

Gambar 5.18
Peta Analisis Gangguan terhadap Pejalan Kaki pada Segmen B

Seperti halnya pada segmen A, segmen B ini keberadaan PKL pada trotoar juga mengganggu kelancaran bergerak pejalan kaki, terutama pada siang hari. Koridor Jl. Jendral Sudirman mempunyai fungsi sebagai pusat kota, dan pusat pemerintahan, sehingga aktivitas pejalan kaki pada siang hari tentu saja lebih banyak daripada malam hari. Pada dasarnya ruas Jl. Sudirman sendiri terbebas dari PKL, justru keberadaan PKL terdapat di beberapa jalan yang mengakses pada jalan ini seperti: Jl. Slamet Riyadi (sebelah Gereja GBIP) yang beroperasi pada sore hari, jalan di samping Kantor Pos dan Jl. Mayjen Kusmanto. Pada segmen B keberadaan PKL yang beroperasi pada pagi-sore hari terkait dengan adanya aktivitas formal.



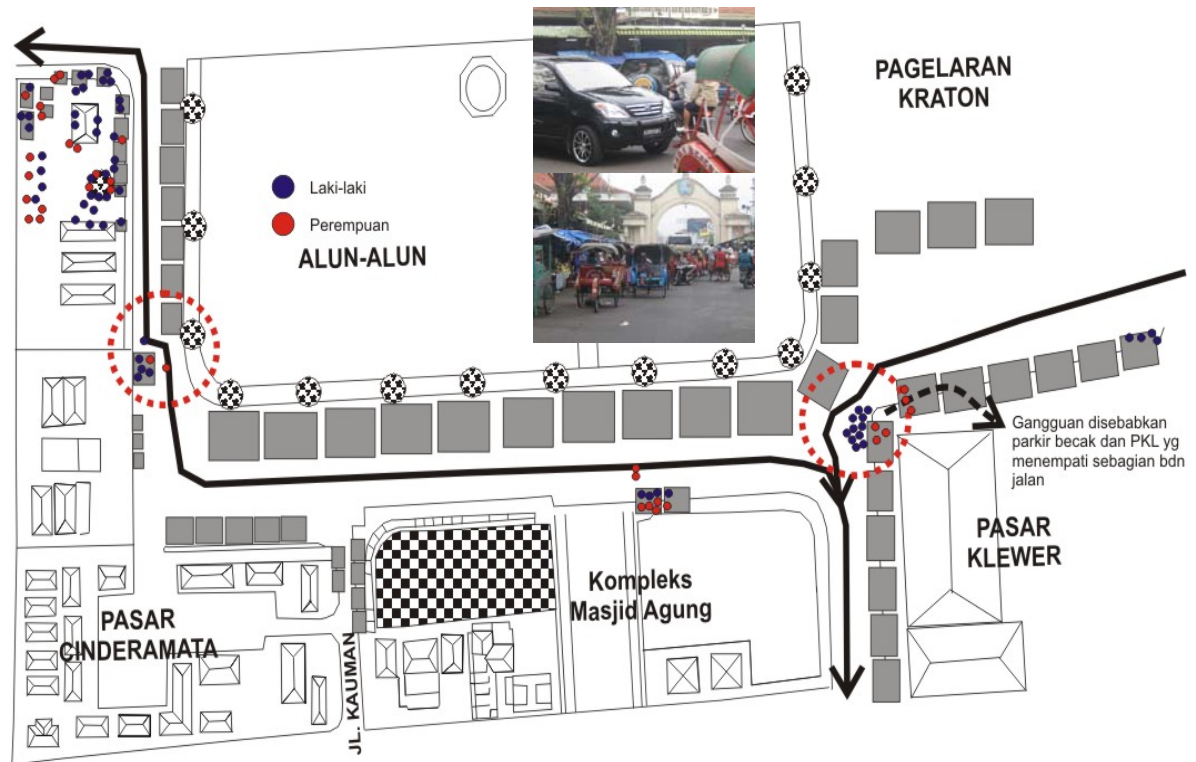
Sumber: Hasil Superimpose dan Analisis, 2007

Gambar 5.19
Peta Analisis Gangguan terhadap Pejalan Kaki pada Segmen C

Peta di atas memperlihatkan gangguan yang terjadi terhadap aktivitas pejalan kaki di segmen C, dimana sebagian besar gangguan terjadi di depan Pasar Gede. Hal ini terjadi karena adanya aktivitas PKL sebagai aktivitas ikutan karena adanya *nodes* (pasar tradisional). Sedangkan aktivitas PKL di sepanjang jembatan Kali Pepe biasa beroperasi pada malam hari, sehingga memberikan kegiatan menerus yang menyebabkan kawasan ini hidup sepanjang waktu.

B. Gangguan terhadap sirkulasi kendaraan

Keberadaan PKL pada badan jalan memang sangat mengganggu sirkulasi kendaraan, hal ini disebabkan dimensi jalan yang semakin sempit dengan adanya PKL di kiri dan kanan jalan. Kondisi paling parah terdapat di segmen A, yaitu sisi barat alun-alun (depan Masjid Agung), sirkulasi 2 arah semakin memperparah kemacetan terutama apabila mobil bersimpangan. Terlebih lagi lokasi parkir kawasan yang dipusatkan di depan Masjid Agung, dimana para pembeli dengan jumlah besar (kulakan) biasa memarkir kendaraannya di lokasi tersebut.



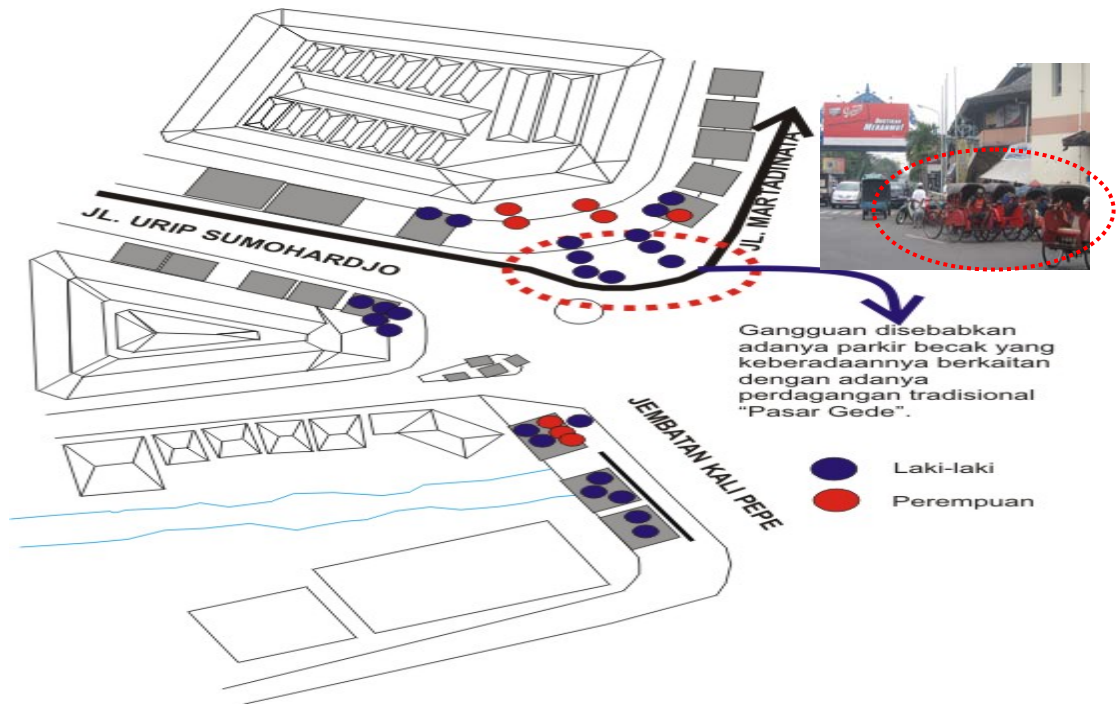
Sumber: Hasil Superimpose dan Analisis, 2007

Gambar 5.20

Peta Analisis Gangguan terhadap Sirkulasi Kendaraan Segmen A

Sirkulasi kendaraan sepanjang segmen B (koridor Jl. Jend. Sudirman) cukup lancar, karena jalan memiliki dimensi yang lebar dengan dua arah yang dipisahkan dengan jalur hijau/pulau jalan. Disamping itu, jalan ini dilengkapi jalur pejalan kaki sehingga tidak ada percampuran antara pejalan kaki dan kendaraan. PKL dilarang di sepanjang koridor ini, namun masih ada yang "nekat" untuk berjualan yaitu di depan Kantor Pos. Jadi secara umum, bahwa koridor pada segmen B ini tidak ada gangguan terhadap sirkulasi kendaraan. Keberadaan PKL di jalan dan trotoar yang mengakses pada segmen B ini ternyata bisa digunakan sebagai terminal

pemberhentian sementara pejalan kaki untuk sekedar melepas lelah dengan duduk-duduk ataupun membeli minuman/makanan ringan.



Sumber: Hasil Superimpose dan Analisis, 2007

Gambar 5.21

Peta Analisis Gangguan terhadap Sirkulasi Kendaraan Segmen C

Sirkulasi kendaraan pada segmen C (Pasar Gede) juga cukup lancar dan dinamis dengan 2 arah, hal ini juga didukung keberadaan PKL yang hanya menempati trotoar dan pulau jalan. Namun yang menjadi masalah adalah parkir becak di depan Pasar Gede yang terkadang menghambat sirkulasi secara spasial di depan Pasar Gede saja.

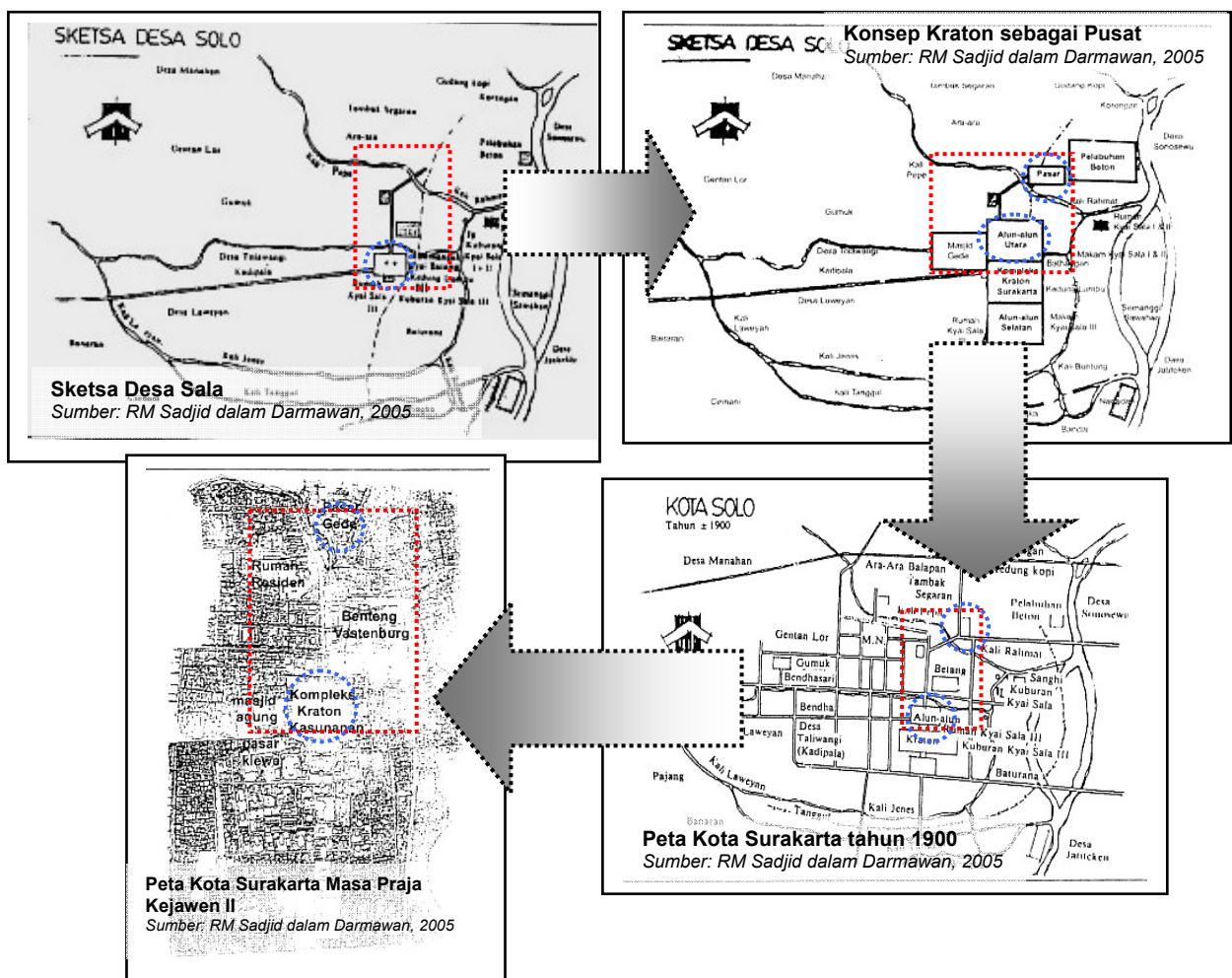
5.2.3 Analisis Massa dan Ruang sebagai *Linkage*

Teori figure/ground dipahami dari tata kota sebagai hubungan tekstural antara bentuk yang dibangun (*building massa*) dan ruang terbuka (*open space*). Analisis figure/ground adalah alat yang sangat baik untuk mengidentifikasi sebuah tekstur dan pola-pola sebuah tata ruang perkotaan (*urban fabric*), serta mengidentifikasikan masalah ketidakteraturan massa/ruang perkotaan (*Roger Trancik, 1986*).

Koridor Jl. Jend. Sudirman pada segmen B sudah ada sejak masa Desa Sala (sebelum Geger Pecinan) dengan pusat desa berupa rumah pemimpin yang bergelar Kyai Sala.

Pada masa Kotapraja Kerajaan Mataram (1745-13 Februari 1755) kawasan ini digunakan sebagai ibukota kerajaan Mataram dengan pusat kota berupa Kraton. Pada masa Praja Kejawen I (13 Februari 1755-1900an) peranan koridor jalan di segmen B ini semakin kuat yaitu sebagai jalur utama penghubung antara Kraton Kasunanan dan Kraton Mangkunegaran, disamping itu juga di bangunnya Benteng di ujung Jalan Slamet Riyadi dan Rumah Residen (sekarang Balaikota) di ujung utara berdekatan dengan Jembatan Kali Pepe dan Pasar Gede sebagai pusat perdagangan. Massa Praja Kejawen II (1900an-17 Agustus 1945) bermunculan bangunan perkantoran dan fasilitas peribadatan (gereja) dan sekolah dengan arsitektur kolonial di sepanjang jalan ini dan Benteng Vastenburg sebagai pusatnya.

Pada masa sekarang *artifac* pada kawasan studi masih terlihat dan difungsikan dengan baik, kecuali Benteng Vastenburg. Kawasan studi (segmen A hingga segmen C) juga berfungsi sebagai *manifac* bagi orang yang melaluinya (Darmawan., dkk, 2005). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta morfologi Kota Surakarta berikut ini.



Gambar 5.22
Perubahan Morfologi Kota Surakarta

Analisis massa dan ruang sebagai *linkage* yang akan dibahas meliputi: analisis massa ruang sebagai *linkage visual* dan analisis massa dan ruang sebagai *linkage struktural*.

5.2.3.1 Analisis *Linkage Visual*

Dalam linkage yang visual, dua atau lebih banyak fragmen kota dihubungkan menjadi satu kesatuan secara visual. Linkage visual dihubungkan oleh lima elemen, yaitu: elemen garis, koridor, sisi, sumbu, dan irama (*Trancik, 1986*).

Dari kelima elemen linkage visual di atas, elemen yang ada pada kawasan studi adalah elemen koridor, dimana node yang berupa Kraton Kasunanan dan Pasar Gede dihubungkan/dibentuk oleh dua deretan massa bangunan dan dilengkapi oleh deretan pohon sehingga membentuk ruang berupa koridor jalan dan alun-alun.

Pada segmen A, ruang yang dibentuk oleh elemen linkage visual berupa elemen koridor yaitu alun-alun dan ruang jalan. Ruang alun-alun dibentuk oleh deretan pohon yang mengelilingi dan berfungsi sebagai pembatas visual. Deretan pohon pada segmen ini mempunyai karakter yang sangat kuat dan menjadi ciri khas kawasan, yaitu: deretan pohon beringin di sepanjang gapura gladag dan sekelilingnya. Sedangkan massa bangunan yang mengelilingi alun-alun memiliki bentuk arsitektur khas tradisional Jawa dan berfungsi sebagai pendukung kegiatan Kraton

Kasunanan Surakarta. Bentuk pendukung kegiatan ini berupa kegiatan peribadatan dan perdagangan, khususnya souvenir khas tradisional Jawa.

Pada segmen B, linkage visual terbentuk oleh deretan massa bangunan yang didukung oleh deretan pohon, sehingga membentuk ruang jalan (ruang publik) dan ruang-ruang pribadi (ruang private) di sisi kiri dan kanan ruang publik tersebut. Massa bangunan yang membentuk linkage visual pada koridor ini mempunyai karakter bangunan kolonial dengan dimensi yang besar dan menempati tapak-tapak tunggal. Deretan pohon yang membentuk linkage visual pada koridor ini lebih berfungsi sebagai pengindah kawasan.

Pada segmen C terdapat node berupa Pasar Gede Hardjanagara. Linkage visual pada segmen ini dibentuk oleh deretan pohon yang mengarahkan visual dari segmen B, sehingga tampak massa bangunan Pasar Gede di ujung Jembatan Kali Pepe sebagai titik akhir pandangan yang membentuk *serial vision* yang sangat kuat dan menarik.

5.2.3.2 Analisis *Linkage* Struktural

Linkage struktural berbasis pada kesinambungan ruang dan massa lingkungan dalam skala tertentu antara bagian-bagian kota. Suatu kawasan memiliki *linkage* struktural dengan kawasan di sekitarnya apabila ruang kota diantaranya mempunyai struktur pola massa atau ruang yang jelas, tidak terjadi *lost of space*. Aplikasi di lapangan, Colin Rowe menggunakan sistem kolase dalam memberikan hubungan antar bagian

kota. Materi kolase berupa bentukan pola massa dan ruang yang menyesuaikan bentukan eksisting.

Ada 3 elemen linkage struktural yang mencapai hubungan secara arsitektural, yaitu: elemen tambahan, elemen sambungan, dan elemen tembusan (*Roger Trancik, 1986*). Pada kawasan studi tidak semua elemen ada. Elemen yang menyambung kawasan pada segmen A, segmen B, dan segmen C cenderung mengarah pada elemen tambahan, yaitu melanjutkan pola pembangunan yang sudah ada sebelumnya. Bentuk-bentuk massa dan ruang yang ditambahkan dapat berbeda, namun pola kawasannya tetap dimengerti sebagai bagian atau tambahan pola yang sudah ada di sekitarnya.

Segmen A (Kawasan Alun-alun Utara)

Pada segmen A, massa dan ruang sudah terdesain sedemikian rupa yang merupakan salah satu bagian dari kompleks Kraton Surakarta. Adanya ruang terbuka yang berupa alun-alun dengan massa bangunan yang mengelilinginya menyerupai distrik. Massa bangunan yang berada di sekeliling alun-alun mempunyai fungsi yang mendukung aktivitas Kraton, seperti: bangunan Masjid Agung yang dibangun pada masa Pakubuwono III di sebelah barat, bangunan rumah yang disebut Pekapalan di bagian barat, timur, dan utara, dan bangunan pagelaran di sebelah selatan. Pekapalan ini dulu digunakan untuk menambatkan kuda-kuda para abdi dalem dari berbagai daerah yang akan menghadap raja di hari raya,

sekarang pekapalan ini difungsikan sebagai area PKL (PKL pada ruang khusus) dan sebagian lagi digunakan sebagai area untuk beristirahat para pengunjung.

Solid (bangunan) pada segmen ini merupakan elemen blok medan yang memiliki bermacam-macam massa dan bentuk, namun masing-masing tidak dilihat sebagai individu-individu. Contohnya: kompleks Masjid Agung yang terdiri dari berbagai bangunan dengan bentuk dan fungsi yang berbeda. Sedangkan *voidnya* mempunyai sistem terbuka yang sentral, artinya bersifat terbuka namun masih tampak fokus. Contohnya: Alun-alun utara yang dikelilingi *solid* (massa bangunan).

Segmen B (Koridor Jl. Jendral Sudirman)

Segmen B mengalami morfologi dalam hal ruang dan massa, sehingga koridor ini terbentuk sedemikian rupa. Ruang jalan koridor ini merupakan ruang yang sudah terdesain sejak awal dengan perhitungan dimensi dan skala tertentu, sehingga setiap massa bangunan menempati tapak-tapak tunggal.

Solid pada segmen ini termasuk blok tunggal yang bersifat individu, namun juga dapat dilihat sebagai bagian dari satu unit yang lebih besar, dimana setiap massa bangunan mempunyai tapak sendiri-sendiri. Sedangkan *voidnya* merupakan sistem tertutup linier, dimana elemen ini yang paling sering dijumpai di kota seperti pada segmen B ini.

Tata ruang Kota Surakarta menunjukkan ciri konsep Macapat yang berlatar belakang falsafah Jawa. Kota seolah terbagi menjadi empat bagian dan kraton berada di tengah sebagai pusat dari keempat bagian tersebut. Berpindahnya pusat kerajaan dari Kartasura ke Surakarta akibat pemberontakan "Geger Pecinan" menjadikan Kota Surakarta bercirikan "Kota Benteng". Peran kota sebagai basis pertahanan yang terlihat pada susunan unsur-unsur Belanda dan unsur-unsur kerajaan (Jawa).

Susunan unsur-unsur Belanda berupa Benteng Vastenburg yang berada di ujung jalan besar (Jl. Jend. Sudirman) dan sungai Bengawan Solo, kemudian di sekitarnya terdapat Kantor Residen, Bank, Kantor Pos, Gereja, Penjara, Gedung Opera, serta permukiman Belanda. Rumah-rumah Belanda berada di sepanjang jalan besar dari Purwosari-Gladag (Benteng Vastenburg)-Jebres atau sekarang Jl. Slamet Riyadi dan Jl. Urip Sumohardjo.

Sejak awal keberadaan Kota Surakarta, koridor Jl. Jend. Sudirman sudah memiliki peran yang sangat signifikan dan kuat. Dahulu ruas jalan ini bernama Jl. Gladag pada masa Kota Surakarta masih berbentuk Desa Sala, dimana jalan ini telah menjadi jalan utama bagi desa tersebut. Pada masa selanjutnya, yaitu masa Kotapraja Mataram, koridor jalan ini selain berfungsi secara fisik (*artifact*) sebagai jalan utama juga berfungsi sebagai mental (*manifact*) yaitu sebagai poros utara-selatan yang menghubungkan Kraton Surakarta dengan Hutan Krendhawahana di sebelah utara dan Laut Selatan di sebelah selatan.

Pada masa kolonial, ruas jalan ini mulai menjadi pusat aktivitas kota. Pada sisi dan kanan jalan terdapat berbagai bangunan-bangunan penting, ujung selatan terdapat Gapura Gladag yang menghubungkan dengan Kraton Surakarta (*main entrance*) ke kawasan kraton melalui alun-alun Utara.

Kondisi saat ini, koridor Jl. Jend. Sudirman merupakan akses utama *civic center* Kota Surakarta. Hal ini dapat dilihat dengan banyaknya node di sepanjang ruas jalan ini. Namun seiring perkembangan kota, sirkulasi kota memaksa ruas jalan ini terbagi menjadi dua arah dan mengubah *linkage* yang semula statis menjadi dinamis.

Segmen C (Kawasan Pasar Gede)

Pada segmen C, massa dan ruang yang terbentuk merupakan perpaduan antara segmen A dan segmen B. Massa bangunan mencirikan arsitektur Jawa Kolonial, sedangkan ruang-ruang yang terbentuk mampu menjadi kesatuan dengan keberadaan bangunan. Sirkulasi yang terjadi menyebabkan kawasan ini terlihat lebih dinamis dan berkarakter dengan adanya tugu jam dan jembatan Kali Pepe.

Solid pada segmen C termasuk dalam kelompok blok tunggal yang bersifat individu seperti halnya pada segmen B. Massa bangunan dapat dilihat sebagai bagian dari satu unit yang lebih besar dalam kawasan. Sedang voidnya merupakan perpaduan antara sistem tertutup yang memusat dan sistem terbuka linier. Hal ini disebabkan ruang pada

kawasan ini terfokus pada massa bangunan Pasar Gede yang berdekatan dengan Kali Pepe.

Secara tekstural, kawasan studi termasuk dalam kelompok heterogen, dimana sifat susunan massa dan ruang kawasan ada dua atau lebih pola yang berbenturan. Berbenturan ini mempunyai maksud bahwa massa dan ruang pada segmen A lebih cenderung mempunyai pola massa dan ruang tradisional Jawa, dan pada segmen B cenderung bersifat kolonial, sedangkan pada segmen C merupakan perpaduan antara massa dan ruang tradisional Jawa dan Kolonial. Hal ini menunjukkan adanya keterkaitan antar massa dan ruang yang cukup dinamis dan berkarakter.

5.3 Analisis Pengaruh Aktivitas PKL terhadap Linkage

5.3.1 Pengaruh terhadap Linkage Visual

Pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage visual dilihat dari terbentuknya deretan massa bangunan yang dipengaruhi massa bangunan PKL, sehingga membentuk *serial vision* dari Kraton Kasunanan sampai dengan Pasar Gede.

Dari analisis yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa pada lokasi penelitian ditemukan elemen pembentuk linkage visual yang berupa elemen koridor, dimana elemen koridor ini tersusun atas massa bangunan yang semakin memperkuat karakter setiap segmen sehingga terbentuk alur visual yang semakin menunjukkan karakter tradisional Jawa ke arah

Kraton Kasunanan. Sebagian besar massa bangunan PKL tidak menutup fasade bangunan yang sebenarnya, massa bangunan PKL yang menutup sebagian massa bangunan yang sebenarnya hanya terjadi pada segmen A sisi utara dan sisi barat. Dimana bangunan pada sisi utara ini juga tidak difungsikan dan kondisinya tidak terawat, sehingga keberadaan PKL ini tidak mengganggu visual justru menampilkan visual baru yang semakin memperkuat linkage. Pada segmen B, keberadaan PKL tidak menutup fasade bangunan yang sebenarnya karena massa bangunan pada segmen ini berdimensi besar (monumental), begitu juga pada segmen C.

Jadi pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage visual di kawasan studi pada kenyataannya semakin **memperkuat/meningkatkan kualitas linkage** antara Kraton Kasunanan hingga Pasar Gede.

5.3.2 Pengaruh terhadap Linkage Struktural

Pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage struktural dilihat dari massa dan ruang yang terbentuk dengan jelas (tidak terjadi *lost of space*).

Dari hasil analisis diketahui bahwa pada lokasi penelitian ditemukan elemen pembentuk linkage struktural yang berupa elemen tambahan yang menyambung segmen A, B dan segmen C, sehingga seluruh ruang dan massa mempunyai pola yang jelas dan terstruktur. Massa bangunan dihubungkan dengan baik oleh aktivitas PKL pada segmen A, B, dan C, dimana PKL pada ruang khusus di segmen A menjadi penghubung antar ruang sedangkan PKL pada segmen B

menjadi terminal sementara bagi pejalan kaki dalam melakukan pergerakan ke arah segmen C.

Jadi pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage struktural di kawasan studi terbukti semakin **memperkuat/meningkatkan kualitas linkage** yang terbentuk.

5.3.3 Pengaruh terhadap Sirkulasi dan Parkir

Secara umum keberadaan PKL pada badan jalan berpengaruh terhadap sirkulasi dan parkir di segmen A, segmen B, maupun segmen C. Pengaruh yang terjadi bisa bersifat memperkuat/meningkatkan kualitas linkage atau melemahkan/menurunkan kualitas linkage. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian berikut ini.

A. Segmen A (Kawasan Alun-alun)

Hasil pengolahan data mengenai aktivitas PKL pada bab IV (4.2.5) dan analisis gangguan terhadap sirkulasi kendaraan (5.2.2.2) sebelumnya dapat diketahui bahwa keberadaan PKL yang paling mempengaruhi sirkulasi dan parkir segmen A adalah PKL yang menempati badan jalan dengan sarana fisik dagang berupa warung semi permanen dan jenis dagangan pakaian jadi. Dimana PKL ini hanya menyisakan lebar badan jalan sebesar 40%, sehingga sirkulasi yang terjadi sangat terganggu. Pengaruh keberadaan PKL pada badan jalan ini telah menimbulkan gangguan/tundaan bahkan kemacetan lalu lintas di sekitar Pasar Klewer hingga Pasar Cinderamata.

Dipergunakan halaman masjid Agung dan halaman Pasar Cindramata sebagai taman parkir juga mempengaruhi terjadinya gangguan dan kemacetan, karena penggunaan badan jalan oleh PKL paling banyak terjadi di sisi barat alun-alun. Sedangkan moda yang melewati jalan ini tentu saja sebagian besar mobil yang akan membeli barang dalam jumlah besar (kulakan). Terjadinya aktivitas perdagangan yang sangat ramai pada sisi barat ini juga telah membentuk parkir angkutan kota yang pada kenyataan semakin memperburuk terjadinya kemacetan.

Hasil analisis pengaruh aktivitas PKL pada badan jalan terhadap sirkulasi dan parkir di segmen A lebih bersifat **melemahkan/menurunkan kualitas linkage**. Hal ini disebabkan terjadinya gangguan di sisi barat alun-alun dan sirkulasi yang terjadi tidak mengarahkan pada node utama (Kraton) tapi justru lebih banyak mengarah ke pusat perdagangan (Pasa Klewer)

B. Segmen B (Koridor Jl. Jend. Sudirman)

Pada segmen B, keberadaan PKL pada pagi hingga siang hari tidak diperbolehkan, namun pada jalan yang mempunyai akses ke jalan ini ditemukan PKL yang menempati sebagian badan jalan, yaitu di Jl. Mayjen Kusmanto. Keberadaan PKL pada titik ini mempengaruhi linkage pada Jl. Jend. Sudirman secara tidak langsung, namun pengaruh yang ditimbulkan tidak begitu besar, hal ini terbukti sirkulasi yang terjadi pada titik ini tidak

terganggu bahkan keberadaan PKL ini mampu menjadi terminal pemberhentian sementara pejalan kaki yang bergerak menuju segmen A atau segmen C.

Linkage pada segmen B ini bersifat lebih dinamis dan mampu memperkuat karakter. Hal ini disebabkan tidak ditemukannya gangguan terhadap sirkulasi dan parkir secara langsung pada segmen ini.

Hasil analisis pengaruh keberadaan PKL pada badan jalan terhadap sirkulasi dan parkir di segmen B pada kenyataannya sangat **memperkuat/meningkatkan kualitas linkage**. Hal ini dibuktikan dengan sirkulasi yang lancar dan dinamis mengarahkan ke dua node (Kraton dan Pasar Gede) dan didukung oleh aktivitas parkir di setiap bangunan serta aktivitas PKL yang mendukung kegiatan formal.

C. Segmen C (Kawasan Pasar Gede)

Keberadaan PKL pada segmen C tidak mempengaruhi sirkulasi karena PKL pada segmen ini tidak menggunakan badan jalan dalam melakukan aktivitasnya. Namun, karena fungsi kawasan sebagai pusat perdagangan tradisional menyebabkan terjadinya parkir mobil dan becak di badan jalan sekitar Pasar Gede, dan inilah yang justru mempengaruhi sirkulasi. Pengaruh yang ditimbulkan tidak begitu terasa karena dimensi jalan yang cukup lebar, sehingga tidak sampai menimbulkan kemacetan.

Dari hasil analisis diketahui bahwa linkage yang terbentuk pada segmen ini juga bersifat **memperkuat/meningkatkan** kualitasnya, hal ini

dibuktikan dari sirkulasi yang lancar dan dinamis mengarahkan pada node kawasan (Pasar Gede) dan terbentuknya aktivitas parkir pada trotoar mampu mendukung aktivitas komersial dan masih menyisakan ruang untuk pejalan kaki.

5.3.4 Pengaruh terhadap *Pedestrian Ways*

Penyediaan moda jalan kaki yang menyenangkan, aman dan nyaman akan menarik orang-orang untuk menggunakannya sesuai dengan tujuan perjalanan. Orang yang cenderung berjalan kaki merasa lebih mudah, lebih cepat, dan lebih murah daripada mengendarai kendaraan (Untermann, 1984). Aktivitas berjalan kaki membutuhkan persyaratan, antara lain: aman, menyenangkan, mudah dilakukan ke segala arah, dan daya tarik pada tempat-tempat tertentu.

Keberadaan PKL yang mempengaruhi aktivitas pejalan kaki adalah PKL yang menempati trotoar sebagai tempat usaha. Kondisi ini yang paling banyak terjadi pada kawasan studi. Hampir di setiap segmen terdapat PKL yang menempati trotoar dan tentu saja ini berpengaruh.. Pengaruh yang ditimbulkan oleh aktivitas PKL di trotoar terhadap aktivitas pejalan kaki juga ditentukan oleh tujuan perjalanan dari pejalan kaki.

A. Segmen A (Kawasan Alun-alun Utara)

Fungsi kawasan sebagai pusat wisata budaya yang didukung dengan aktivitas perdagangan dan jasa menyebabkan banyak orang

datang ke segmen ini, baik berjalan kaki maupun menggunakan kendaraan. Namun sebagian besar orang yang datang pada segmen ini mempunyai tujuan untuk rekreasi/relaksasi dengan berbelanja. Bagi mereka yang mempunyai tujuan tersebut keberadaan PKL pada trotoar justru menjadi daya tarik karena mereka bisa melakukan pergerakan ke segala arah sambil melihat-lihat dagangan yang dipamerkan. Hal ini didukung oleh vegetasi yang sangat teduh dan rindang (pohon beringin) di kanan dan kiri jalan sehingga membentuk payung. Elemen estetika seperti: lampu penerangan jalan dan *pedestrian ways*, dan tempat beristirahat tersedia cukup baik dengan desain yang mampu memperkuat karakter kawasan.

Dari hasil analisis diketahui bahwa pada lokasi studi terjadi interaksi yang sangat baik antara pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan, dimana fasilitas pejalan kaki tersedia dengan baik dan tersedia angkutan umum untuk melanjutkan perjalanan. Tujuan pengunjung yang sebagian besar ingin berbelanja terpenuhi dengan baik dengan tersedianya aktivitas perdagangan formal dan informal yang semakin memperkaya pilihan pengunjung yang didukung oleh PKL pada ruang khusus di sisi utara dan PKL cinderamata di sis timur.

Dari uraian tersebut di atas, maka pengaruh aktivitas PKL pada trotoar terhadap linkage terbukti semakin **memperkuat/meningkatkan** kualitas linkage pada segmen A.

B. Segmen B (Koridor Jl. Jendral Sudirman)

Koridor Jl. Jend. Sudirman secara *manifac* dan *artifac* telah memperkuat linkage kawasan. Ketersediaan trotoar yang dilengkapi dengan elemen estetika dan vegetasi menjadi daya tarik pejalan kaki untuk melakukan pergerakan pada koridor ini. Rasa aman yang diperoleh pejalan kaki pada koridor ini karena kebebasan dalam bergerak dan terlindungi dari lalu lintas kendaraan bermotor, disamping itu suasana menyenangkan karena rute-rute yang pendek dan jelas serta bebas hambatan yang diakibatkan kepadatan pejalan kaki juga ditemukan pada segmen ini.

Keberadaan PKL pada trotoar di segmen B mempunyai keterkaitan dengan aktivitas formal, yaitu: kegiatan pos dan telekomunikasi.

Dari uraian di atas diketahui bahwa pengaruh yang ditimbulkan aktivitas PKL terhadap linkage di segmen B adalah semakin **memperkuat/meningkatkan kualitas linkage**.

C. Segmen C (Kawasan Pasar Gede)

Pada kawasan Pasar Gede, PKL yang menempati trotoar ditemukan di sekitar bangunan Pasar Gede, sekitar bangunan Pasar Buah, dan di pulau jalan depan Pasar Buah, serta di jembatan Kali Pepe. Keberadaan PKL pada trotoar ini masih menyisakan ruang untuk pejalan kaki, sehingga pengaruh yang ditimbulkan tidak terlalu besar terhadap

kelancaran berjalan kaki. Justru yang berpengaruh terhadap kelancaran berjalan kaki adalah terjadinya parkir becak dan sepeda motor di trotoar.

Trotoar pada segmen ini telah dilengkapi dengan elemen estetika, seperti: lampu penerangan dan vegetasi yang cukup baik, namun bangku duduk belum tersedia pada segmen ini. Hal ini disebabkan fungsi kawasan sebagai pusat perdagangan tradisional menyebabkan orang-orang yang datang ke kawasan ini hanya sekedar berbelanja kebutuhan sehari-hari dengan menggunakan fasilitas kendaraan.

Dari uraian di atas diketahui bahwa pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage pada segmen C semakin **menguatkan/meningkatkan kualitas linkage**. Hal ini dibuktikan dengan interaksi yang baik antara pejalan kaki dengan moda transportasi umum, pejalan kaki merasa nyaman untuk berjalan pada segmen ini, tujuan perjalanan dapat dicapai dengan mudah baik dengan berjalan kaki maupun moda angkutan umum, dan ditemukan PKL pada trotoar yang beroperasi pada malam hari yang justru memunculkan aktivitas menerus pada kawasan.

Jadi kesimpulan akhir pengaruh penggunaan trotoar sebagai tempat berjualan PKL pada segmen ini justru menjadikan kawasan lebih hidup, khususnya pada malam hari. Keberadaan PKL di jembatan Kali Pepe pada malam hari mampu menghubungkan koridor Jl. Jendral Sudirman dengan kawasan Pasar Gede, sehingga *linkage* yang terbentuk semakin kuat.

5.4 Temuan Studi

Temuan studi ini merupakan hasil-hasil analisis terhadap variabel-variabel yang diteliti yang ditinjau dari teori-teori terkait. Adapun temuan studi pengaruh penggunaan ruang publik oleh aktivitas PKL terhadap linkage di pusat Kota Surakarta adalah sebagai berikut:

Tabel V.2
Temuan Studi

No	Variabel	Temuan Studi
1.	Aktivitas PKL	<ul style="list-style-type: none">▪ Lebar trotoar yang digunakan PKL sebesar 80-100% dari lebar keseluruhan trotoar, sedangkan badan jalan yang digunakan PKL sekitar 60% dari lebar badan jalan secara keseluruhan.▪ PKL menempati trotoar dan badan jalan setiap harinya bertempat sama dengan besaran yang sama pula tergantung jenis sarana usaha yang digunakan (tidak terjadi perubahan yang signifikan terhadap besaran ruang yang digunakan aktivitas PKL berdasarkan skala waktu).▪ Pada segmen A sebagian besar PKL menggunakan jenis sarana usaha berupa warung semi permanen dengan jenis usaha dagangan pakaian jadi. Pada segmen B dan C sebagian besar PKL menggunakan jenis sarana usaha berupa gerobak/kereta dorong.▪ Pada segmen A, PKL yang menggunakan badan jalan sangat mengganggu aktivitas sirkulasi, tetapi PKL yang menggunakan trotoar justru mampu mendukung aktivitas pejalan kaki.▪ Pada segmen B dan C aktivitas sebagian besar

No	Variabel	Temuan Studi
		<p>PKL menggunakan trotoar dan keberadaannya berkaitan dengan aktivitas formal, dan mampu memberikan kegiatan menerus setiap waktunya.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kenyamanan dan keamanan pengguna jalur pejalan kaki pada segmen A, B dan C sangat terjaga dan didukung oleh ketersediaan elemen estetika yang baik. ▪ Suasana yang terbentuk sangat terasa karena karakter kawasan cukup kuat, interaksi yang terjadi bersifat aktif walaupun mempunyai karakteristik kawasan yang berbeda antara segmen A dengan segmen B dan C. ▪ Sebagian besar pemilihan lokasi berdagang oleh PKL disebabkan oleh faktor kemudahan untuk dilihat dan kemudahan untuk dicapai. Sebagian besar dari PKL memilih lokasi berdagang di segmen A karena fungsi kawasan sebagai pusat wisata budaya yang didukung aktivitas perdagangan dan jasa.
2.	Linkage kawasan yang terbentuk	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengunjung berasal dari berbagai daerah, baik dalam kota maupun luar kota. Pengunjung yang berasal dari luar kota memilih berada di segmen A, sedangkan pengunjung di segmen B dan C sebagian besar berasal dari sekitar kawasan studi yang mempunyai aktivitas pergi/pulang ke/dari kantor dan berbelanja memenuhi kebutuhan sehari-hari. ▪ Gangguan terhadap sirkulasi kendaraan dan parkir paling banyak terjadi pada segmen A, sehingga keberadaan PKL pada badan jalan pada segmen ini berpengaruh melemahkan/menurunkan kualitas linkage kawasan. Sedangkan sirkulasi dan parkir

No	Variabel	Temuan Studi
		<p>kendaraan pada segmen B dan C sangat lancar dan terhubung secara jelas sehingga mampu memperkuat/meningkatkan kualitas linkage kawasan.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gangguan terhadap aktivitas pejalan kaki juga paling banyak terjadi di segmen A, namun gangguan ini justru mampu menjadi penghubung antar ruang. Pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage bagi pejalan kaki juga ditentukan oleh faktor tujuan dari perjalanan. Sehingga bagi pejalan kaki justru keberadaan PKL ini mampu memperkuat/ meningkatkan kualitas linkage kawasan. Begitu juga yang terjadi pada segmen B dan C keberadaan PKL pada malam hari mampu menghidupkan suasana kawasan. ▪ Elemen linkage struktural yang terdefinisi pada kawasan studi merupakan elemen tambahan, dimana massa dan ruang yang ditambahkan sejak awal hingga tumbuhnya pusat kota pada kawasan studi menjadi kesatuan dengan pola yang sudah ada. ▪ Elemen linkage visual berupa koridor yang semakin mengarah ke kraton maka visual yang terbentuk semakin bercorak tradisional Jawa. ▪ Pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage visual pada lokasi penelitian terbukti semakin memperkuat kualitas linkage, hal ini disebabkan terbentuknya linkage visual oleh elemen koridor yang tersusun atas massa bangunan yang semakin memperkuat karakter setiap segmen sehingga membentuk alur visual yang semakin menunjukkan karakter tradisional Jawa ke arah Kraton Kasunanan. Massa

No	Variabel	Temuan Studi
		<p>bangunan PKL sebagian besar tidak menutup fasade bangunan yang sebenarnya.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage struktural juga semakin memperkuat kualitas linkage kawasan. Hal ini dibuktikan dengan terbentuknya linkage struktural oleh elemen tambahan yang menyambung pola massa dan ruang pada segmen A, B dan C. Ruang dan massa bangunan dihubungkan dengan baik oleh aktivitas PKL. ▪ Pengaruh aktivitas PKL terhadap sirkulasi dan parkir secara umum memperkuat kualitas linkage kawasan, kecuali segmen A sisi barat dimana PKL yang menempati badan jalan telah menimbulkan kemacetan dan tundaan terhadap sirkulasi kendaraan. ▪ Pengaruh aktivitas PKL terhadap jalur pejalan kaki terbukti semakin memperkuat kualitas linkage, hal ini disebabkan keberadaan PKL di trotoar bagi pejalan kaki memberikan pilihan mereka untuk bergerak ke segala arah dan mempermudah mereka untuk mencapai tujuan perjalanan.

Sumber: Hasil Analisis dan Temuan Peneliti, 2007

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Secara umum kesimpulan dari hasil analisis yang telah dilakukan berdasarkan teori yang terkait pada bab sebelumnya membuktikan bahwa pengaruh yang oleh aktivitas PKL terhadap linkage antara Kraton Kasunanan – Pasar Gede dapat dikatakan **semakin memperkuat/meningkatkan kualitas linkage**. Mengenai bagaimana pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage pada lokasi penelitian secara lebih rinci dapat dilihat pada uraian berikut ini:

1. Karakteristik PKL yang mendominasi kawasan studi adalah PKL dengan sarana usaha dagang berupa warung semi permanen dan jenis dagangan berupa pakaian jadi pada segmen A, sedangkan pada segmen B dan C sebagian besar PKL menggunakan sarana usaha gerobak/kereta dorong. Pola aktivitas PKL pada badan jalan merupakan pola yang paling banyak menggunakan ruang dan paling berpengaruh terhadap sirkulasi, dimana mereka menggunakan lebar badan jalan sebesar 60%. Jenis sarana usaha yang digunakan pada pola ini adalah warung semi permanen.
2. Linkage yang terbentuk ditentukan oleh 2 aspek, yaitu: sirkulasi & parkir, dan *pedestrian ways*. Sirkulasi kendaraan bermotor secara

umum lancar, namun ada beberapa ruas/titik yang mengalami gangguan (sisi barat alun-alun utara), sedangkan sirkulasi pejalan kaki cukup lancar walaupun sebagian trotoar digunakan oleh PKL. Keberadaan PKL ini ternyata menjadi penghubung antara massa bangunan satu dengan lainnya dan mendukung aktivitas pejalan kaki.

3. Aktivitas PKL akan berpengaruh terhadap linkage antara Kraton Kasunanan – Pasar Gede. Pengaruh yang terjadi dari hasil penelitian ini lebih cenderung **semakin memperkuat/meningkat kualitas linkage** kawasan yang sudah terbentuk. Hal ini ditentukan oleh 4 indikator sebagai kriteria untuk melihat pengaruh, yaitu:

- a) Indikator linkage visual yang terbentuk dengan keberadaan PKL pada kenyataannya semakin memperkuat kualitas linkage. Hal ini dilihat dari terbentuknya linkage visual oleh elemen koridor, dimana massa bangunan pada setiap segmen mampu menunjukkan karakternya masing-masing dan membentuk alur visual yang semakin menunjukkan karakter tradisional Jawa ke arah Kraton Kasunanan. Massa bangunan pada kawasan studi sebagian besar mempunyai dimensi yang besar (monumental), sehingga keberadaan PKL di sekitarnya tidak menutupi fasade bangunan yang sebenarnya, justru massa bangunan PKL pada ruang

husus segmen A memunculkan alur visual baru yang menarik bagi pengunjung.

- b) Indikator linkage struktural yang terbentuk menunjukkan bahwa keberadaan PKL pada lokasi penelitian juga telah memperkuat kualitas linkage. Hal ini dibuktikan dengan terhubungnya pola massa dan ruang pada setiap segmen oleh aktivitas PKL. Pada segmen A keberadaan PKL pada ruang khusus telah menjadi daya tarik pengunjung khususnya pejalan kaki, sedangkan pada segmen B keberadaan PKL menjadi terminal pemberhentian sementara pejalan kaki dalam melakukan perjalanan menuju ke segmen A atau C, dan juga keberadaan PKL pada segmen ini mempunyai keterkaitan dengan aktivitas formal sehingga saling melengkapi dan mendukung.
- c) Indikator sirkulasi dan parkir sebagian besar dipengaruhi oleh keberadaan PKL yang menempati badan jalan. Pengaruh keberadaan PKL terhadap sirkulasi dan parkir secara umum juga menunjukkan semakin memperkuat kualitas linkage. Hal ini dibuktikan dengan terbentuknya sirkulasi yang lancar dan lebih dinamis dan mampu mengarahkan ke dua node (Kraton Kasunanan dan Pasar Gede).

d) Indikator terakhir yang digunakan untuk mengetahui pengaruh aktivitas PKL terhadap linkage adalah *pedestrian ways* (jalur pejalan kaki). Pada indikator ini yang paling berpengaruh adalah keberadaan PKL pada trotoar dan tujuan perjalanan pejalan kaki. Terbentuknya linkage oleh jalur pejalan kaki pada lokasi penelitian pada kenyataannya telah diperkuat oleh aktivitas PKL, hal ini dilihat dari interaksi yang baik antara pejalan kaki dengan moda angkutan umum, aktivitas PKL telah memberikan pilihan bagi pejalan kaki bergerak ke segala arah untuk memenuhi tujuan perjalanannya. Munculnya PKL yang menempati trotoar pada malam hari di segmen A, B, dan C memberikan kegiatan menerus pada kawasan studi.

6.2 Rekomendasi

Rekomendasi ini ditujukan kepada penentu kebijakan (Pemerintah Kota Surakarta), masyarakat, dan pengembangan ilmu pengetahuan. Rekomendasi ini diharapkan dapat menjadi pertimbangan dalam pengambilan keputusan mengenai perancangan kota.

6.2.1 Pemerintah Kota Surakarta sebagai Penentu Kebijakan

- a) Pemkot Surakarta harus lebih cermat dalam mengantisipasi dan menyelesaikan permasalahan perkotaan, khususnya mengenai

penanganan masalah PKL pada kawasan studi agar tidak merugikan salah satu pihak dan justru bisa mendukung aktivitas utama kawasan sebagai pusat kota, pusat pemerintahan dan pusat wisata budaya.

- b) Perlu tindak lanjut terhadap revitalisasi kawasan budaya kraton, agar PKL yang masih berada di badan jalan dan trotoar bisa tertangani dengan baik.
- c) Perlunya koordinasi antar instansi terkait dengan penanganan masalah penataan PKL dan pengelolaan kawasan studi.
- d) Perlu pengawasan terhadap perkembangan aktivitas PKL pada kawasan studi, agar dapat dievaluasi setiap waktu.
- e) Mengadakan dialog interaktif dengan PKL dan pelaku ekonomi lainnya, agar terjadi koordinasi dan pemahaman terhadap peraturan/kebijakan pemerintah yang ada.

6.2.2 Masyarakat (PKL dan pelaku ekonomi)

- a) Masyarakat ini hendaknya selalu bisa bekerja sama sebagai mitra pemerintah dalam menjaga kebersihan, ketertiban, dan keindahan yang memperkuat karakter kawasan.
- b) Perlunya kegiatan-kegiatan nyata dari paguyuban-paguyuban PKL yang sudah terbentuk sebagai sarana penyampaian aspirasi masyarakat dan dialog interaktif dengan pemerintah mengenai sosialisasi kebijakan penataan PKL.

6.2.3 Ilmu Pengetahuan

- a) Perlunya adanya pemahaman yang lebih mendalam dan luas mengenai aktivitas PKL yang dilihat tidak hanya secara fisik saja, tetapi juga secara sosial dan ekonomi yang mampu menghidupkan suasana kawasan dengan tetap memperhatikan kebijakan-kebijakan dan peraturan yang berlaku.
- b) Perlunya pengembangan ilmu pengetahuan mengenai linkage kawasan, baik secara visual, struktural, maupun kolektif.

DAFTAR PUSTAKA

I. BUKU

Budihardjo, Eko, Prof, Ir, M.Sc, 1997, ***Arsitektur dan Kota di Indonesia***, Alumni, Bandung.

_____, M.Sc, 1997, ***Tata Ruang Perkotaan***, PT. Alumni, Bandung.

_____, 1997, ***Lingkungan Binaan dan Tata Ruang Kota***, ANDI, Yogyakarta.

Carr, Stepen, 1995, ***Public Space***, Cambrige University Press.

Catanese, Anthony J. and James C. Snyder, 1986, ***Pengantar Perencanaan Kota***, Erlangga, Jakarta.

Darmawan, Edy, 2005, ***Analisa Ruang Publik Arsitektur Kota***, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.

Haryadi, B, Setyawan, 1995, ***Arsitektur Lingkungan dan Perilaku***, Dirjen Dikti, Depdikbud, Jakarta.

Kristi, Poerwandari, 2001, Pendekatan Kualitatif untuk Penelitian Perilaku Manusia.

Lynch, Kevin, 1980, ***The Image of The City***, MIT Press, Cambridge, MA.

_____, 1984, ***Site Planning***, The MIT Press, Cambridge.

M. Igbal Hasan, 2002, ***Pokok-pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya***, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Muhadjir, Noeng, 2000, ***Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi IV***, Rake Sarasin, Yogyakarta.

Moleong, J. Lexy, 2000, ***Metodologi Penelitian Kualitatif***, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.

Rutz, Wener, 1987, ***Cities and Town in Indonesia***, Gebruder Borntraeger, Berlin-Stuttgart.

Shirvani, Hamid, 1985, ***The Urban Design Process***, Van Nostrand Reinhold company, Inc, New York.

Trancik, Roger, ***Finding Lost Space***, 1986, Van Nostrand Reinhold company, Inc, New York, 1986.

Utterman, RK, 1984, ***Accommodating The Pedestrian***, Van Nostrand Reinhold Company.

Zahnd, Markus, 1999, ***Perancangan Kota Secara Terpadu***, Kanisius, Yogyakarta.

II. TESIS/TUGAS AKHIR/KOLOKIUUM/TERBITAN TERBATAS

Jamilla Kautsary, 2000, ***Optimalisasi Pemanfaatan Ruang Terbuka Kawasan Pecinan: Suatu Strategi Revitalisasi Malalui Pengembangan Wisata Arsitektur***, FT Jurusan Planologi, UNISSULA.

Wijayanti, Retno, 2000, ***Penataan Fisik Kegiatan PKL Pada Kawasan Komersial di Pusat Kota (Studi Kasus: Simpang Lima Semarang)***, Tesis Magister tidak diterbitkan, Bandung Khusus Perencanaan Wilayah dan Kota.

III. PRODUK RENCANA/UNDANG-UNDANG

Kota Surakarta Dalam Angka Tahun 2002-2006, BPS Kota Surakarta.

Perencanaan Pengembangan Kawasan Wisata Budaya Kraton Kasunanan Surakarta, 1990, UGM Yogyakarta.

RUTRK Kota Surakarta 1993-2013, Bappeda Kota Surakarta.

RPBB Kota Surakarta 1990, Bappeda Kota Surakarta.

IV. ARTIKEL/INTERNET

Suara Merdeka, 7 November, 2002.

_____, 29 Januari 2003.

www.jawapalace.org/index.html, ***Adat Istiadat Budaya Keraton Kasunanan Surakarta***, 2002.

www.mintakat@unmer.ac.id, ***Morfologi Kota Surakarta***, 2002.

Lampiran



DAFTAR PERTANYAAN

A. DATA RESPONDEN

Nama :
 Umur :
 Jenis Kelamin :
 Alamat :
 Pekerjaan :

B. PERTANYAAN YANG BERKAITAN DENGAN RUANG PUBLIK & PKL

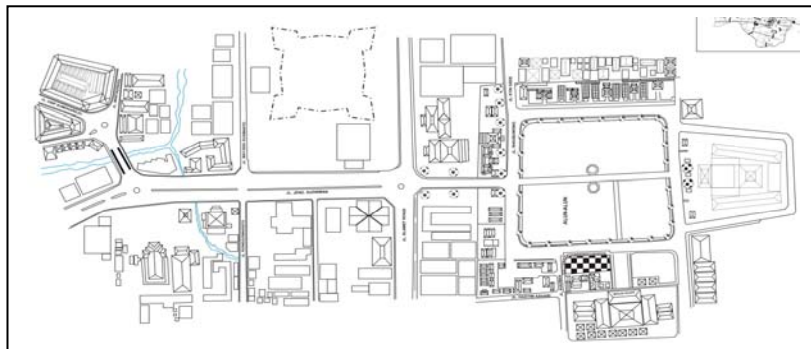
1. Apa tujuan Anda datang ke kawasan ini (Alun-alun utara-Jl.Jend.Sudirman-Pasar Gede)?
 - a. Rekreasi
 - b. Jalan-jalan
 - c. Berbelanja
 - d. Pergi/pulang dari tempat kerja

Lainnya:
 Alasan :

2. Ketika Anda berada di kawasan ini, area mana yang paling Anda sukai?
 - a. Alun-alun & sekitarnya
 - b. Koridor Jl. Jend. Sudirman
 - c. Pusat perbelanjaan PGS & BTC
 - d. Pasar Gede & sekitarnya

Lainnya:
 Alasana :

Sketsa :

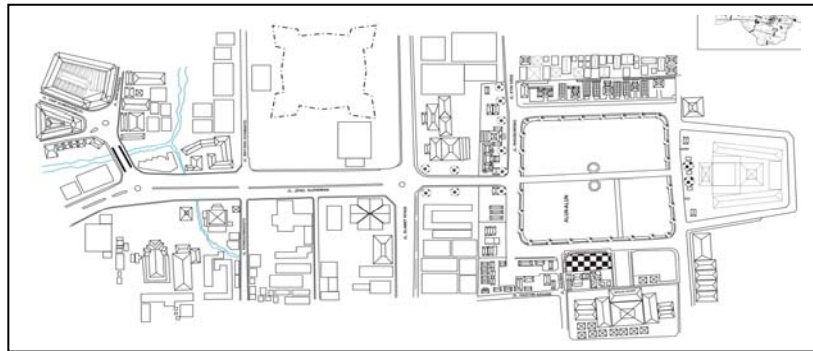


3. Ketika Anda berada di kawasan ini, Anda lebih menyukai?
 - a. Berjalan kaki melewati trotoar
 - b. Naik becak melewati jalan utama
 - c. Naik kendaraan pribadi

Lainnya:
 Alasan:
4. Jarak tempuh mana yang paling dekat untuk mencapai bangunan satu ke bangunan lain?
 - a. Memintasi alun-alun
 - b. Melalui ruang-ruang di antara bangunan

Alasan:

Sketsa:

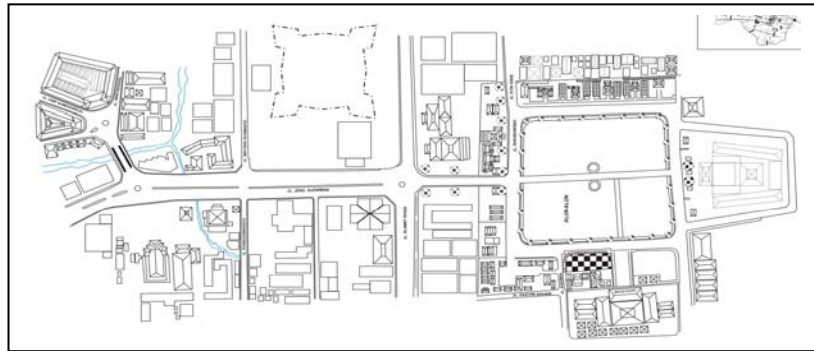


5. Ketika Anda berjalan di trotoar, apa yang Anda rasakan dengan adanya PKL di trotoar tersebut?
- | | |
|---|---|
| a. Sesak/sempit | c. Tidak bisa berjalan, tertutup semua oleh PKL |
| b. Masih bisa berjalan walaupun agak sempit | d. Leluasa untuk berjalan |
- Lainnya:
- Alasan:
6. Ketika Anda melakukan perjalanan dengan menggunakan kendaraan bermotor/tidak bermotor (becak), apa yang Anda rasakan dengan adanya PKL di badan jalan?
- | | |
|---|---|
| a. Sesak/sempit untuk dilewati | c. Tidak bisa dilewati, tertutup semua oleh PKL |
| b. Masih bisa dilewati walaupun agak sempit | d. Leluasa untuk dilewati |
- Lainnya:
- Alasan:

C. PERTANYAAN YANG BERKAITAN DENGAN LINKAGE

1. Apakah Anda bertempat tinggal di Kota Solo?
- | | |
|-------|----------|
| a. Ya | b. Tidak |
|-------|----------|
- Lainnya:
- Alasan:
2. Dimana lokasi tempat tinggal Anda?
- Sebutkan:
3. Berapa lama Anda tinggal di Kota Solo?
- | | |
|--------------|---------------|
| a. < 1 tahun | c. 5-10 tahun |
| b. 1-5 tahun | d. > 10 tahun |
- Lainnya:
- Alasan:
4. Berapa kali Anda datang ke kawaasn ini tiap bulannya?
- | | |
|-------------|--------------|
| a. 1 kali | c. 5-10 kali |
| b. 2-5 kali | d. > 10 kali |
- Lainnya:
- Alasan:

5. Apa yang menjadi daya tarik Anda untuk mengunjungi tempat ini?
- Tempat rekreasi keluarga
 - Pusat perbelanjaan
 - Lokasi di pusat kota
 - Lainnya:
- Alasan:
6. Apakah Anda mengenal koridor Alun-alun utara hingga Pasar Gede?
- Ya
 - Tidak
7. Area/lokasi mana yang paling Anda kenal?
- Kawasan Alun-alun Utara
 - Koridor Jl. Jend. Sudirman
 - Balaikota & sekitarnya
 - Pasar Gede & sekitarnya
- Lainnya:
- Alasan:
- Sketsa:



8. Hal apa yang paling berkesan ketika Anda mengunjungi/melewati kawasan ini?
- Aktivitas wisata budayanya
 - Bangunan-bangunannya
 - Suasananya
 - Jalan-jalan yang menghubungkan antar ruang
- Lainnya:
- Alasan:
9. Dari sekian bangunan/ruang yang ada di kawasan ini, mana yang paling sering Anda kunjungi?
- Kawasan Alun-alun Utara
 - Pasar Klewer
 - Masjid Agung
 - Kraton
 - Pasar Cindramata
 - PGS & BTC
 - Kantor Pos
 - Bank Danamon
 - Gereja GBIP
 - Bank Indonesia
 - Kompleks Balaikota
 - Kantor Telkom
 - Pasar Gede
- Lainnya:
- Alasan:
10. Darimana biasanya Anda mengawali perjalanan di kawasan ini?
- Kawasan Alun-alun Utara
 - Pasar Gede
- Lainnya:
- Alasan:

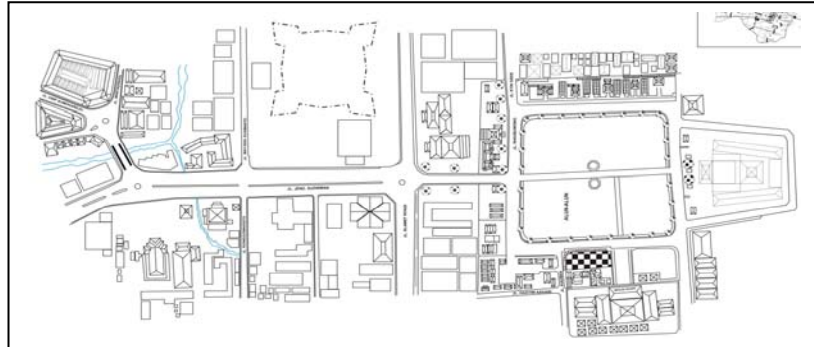
11. Dimana biasanya Anda mengakhiri perjalanan di kawasan ini?

- a. Kawasan Alun-alun Utara b. Pasar Gede

Lainnya:

Alasan:

Sketsa:



12. Moda/alat transportasi apa yang biasa Anda gunakan di kawasan ini?

- a. Motor/mobil pribadi d. Becak
b. Angkutan umum e. Jalan kaki
c. Sepeda

Lainnya:

Alasan:

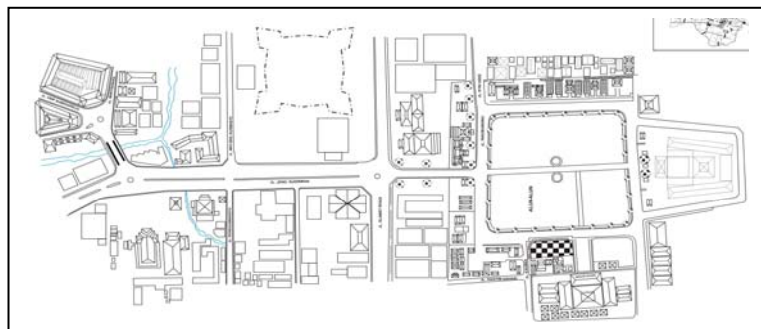
13. Apabila Anda menggunakan motor/mobil pribadi, dimana Anda biasa memarkir kendaraan?

- a. Kraton d. PGS/BTC
b. Masjid Agung e. Pasar Gede
c. Pasar Klewer

Lainnya:

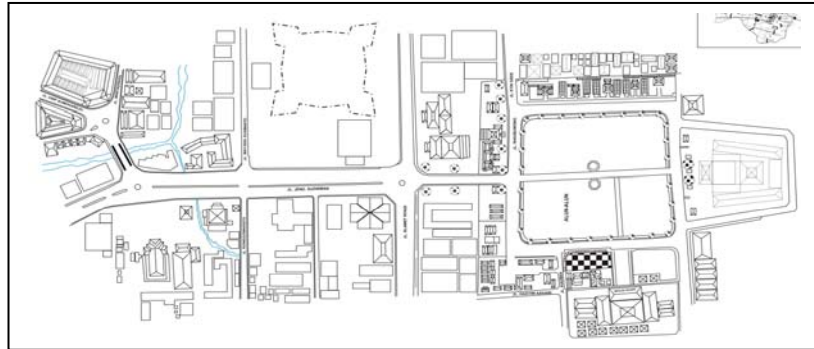
Alasan:

Sketsa:



14. Rute/sirkulasi yang biasa Anda lewati ketika berada di kawasan ini?

Sketsa:



Alasan:

15. Menurut Anda, bagaimana keterkaitan antar ruang di kawasan ini (Pasar Gede hingga Kraton) dengan keradaan moda/alat transportasi berupa angkutan umum?

- a. Terkait dgn baik/mudah dijangkau d. Belum terkait dengan baik/ada ruang yang sulit untuk dijangkau

Alasan:

16. Menurut Anda, bagaimana keterkaitan antar ruang di kawasan ini (Pasar Gede hingga Kraton) dengan keradaan moda/alat transportasi berupa kendaraan pribadi?

- a. Terkait dgn baik/mudah dijangkau & area parkir tersedia cukup d. Belum terkait dengan baik/ada ruang yang sulit untuk dijangkau & tidak tersedianya area parkir yg cukup

Alasan:

.....

17. Menurut Anda, bagaimana keterkaitan antar ruang di kawasan ini (Pasar Gede hingga Kraton) dengan keradaan moda/alat transportasi berupa becak?

- a. Terkait dgn baik/ruang & bangunan mudah dicapai d. Belum terkait dengan baik/ada ruang & bangunan yang sulit untuk dicapai

Alasan:

18. Menurut Anda, bagaimana keterkaitan antar ruang di kawasan ini (Pasar Gede hingga Kraton) dengan keradaan infrastruktur berupa trotoar?

- a. Terkait dgn baik/mudah & nyaman digunakan d. Belum terkait dengan baik/ada beberapa ruas yg rusak & tidak nyaman untuk digunakan

Alasan:

.....

19. Jenis kegiatan apa yang paling Anda sukai ketika berada di kawasan ini?

- a. Wisata budaya c. Wisata berbelanja
b. Pameran-pameran d. Wisata religius

Lainnya:

Alasan:

20. Apa yang Anda rasakan ketika melewati/berada di kawasan ini pada siang hari?

- a. Senang c. Seram/ngeri
b. Kagum d. Biasa saja

Lainnya:

Alasan:

21. Apa yang Anda rasakan ketika melewati/berada di kawasan ini pada malam hari?

- | | |
|-----------|----------------|
| a. Senang | c. Seram/ngeri |
| b. Kagum | d. Biasa saja |

Lainnya:

Alasan:

22. Ketika Anda berjalan dari Pasar Gede hingga Kraton, apakah Anda merasa lelah?

- | | |
|-------|----------|
| a. Ya | b. Tidak |
|-------|----------|

Alasan:

23. Apabila jawaban no 22 adalah ya, maka apa yang harus tersedia agar perjalanan dari Pasar Gede hingga Kraton tidak terasa melelahkan? (Jawaban bisa lebih dari satu)

- | | |
|------------------------------------|--|
| a. Trotoar yang nyaman/tidak rusak | c. Jalur hijau yang indah |
| b. Tempat duduk | d. PKL yang tertata rapi & tdk menghalangi aktivitas berjalan kaki |

Lainnya:

Alasan:

DAFTAR PERTANYAAN

A. DATA RESPONDEN

Nama :
 Umur :
 Jenis Kelamin :
 Alamat :
 Pekerjaan :

B. PERTANYAAN YANG BERKAITAN DENGAN RUANG PUBLIK & PKL

1. Apa tujuan Anda datang ke kawasan ini (Alun-alun utara-Jl.Jend.Sudirman-Pasar Gede)?

- | | |
|----------------|-----------------------------------|
| a. Rekreasi | c. Berbelanja |
| b. Jalan-jalan | d. Pergi/pulang dari tempat kerja |

Lainnya:

Alasan :

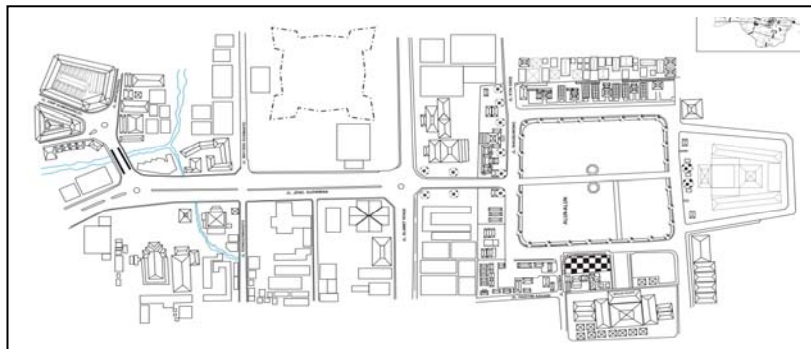
2. Ketika Anda berada di kawasan ini, area mana yang paling Anda sukai?

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------|
| a. Alun-alun & sekitarnya | c. Pusat perbelanjaan PGS & BTC |
| b. Koridor Jl. Jend. Sudirman | d. Pasar Gede & sekitarnya |

Lainnya:

Alasana :

Sketsa :



3. Ketika Anda berada di kawasan ini, Anda lebih menyukai?

- | | |
|------------------------------------|---------------------------|
| a. Berjalan kaki melewati trotoar | c. Naik kendaraan pribadi |
| b. Naik becak melewati jalan utama | |

Lainnya:

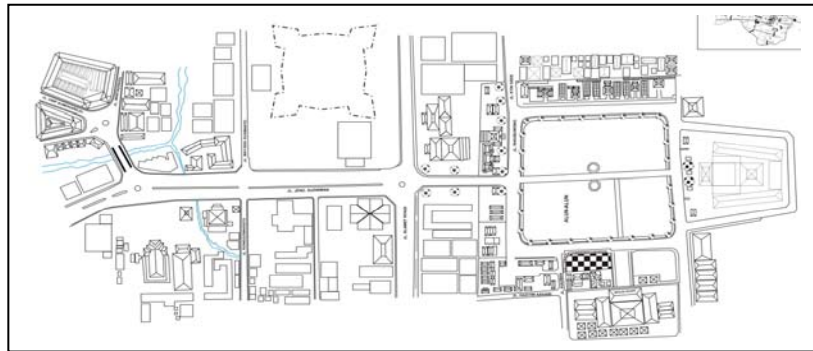
Alasan:

4. Jarak tempuh mana yang paling dekat untuk mencapai bangunan satu ke bangunan lain?

- | | |
|------------------------|---|
| a. Memintasi alun-alun | b. Melalui ruang-ruang di antara bangunan |
|------------------------|---|

Alasan:

Sketsa:

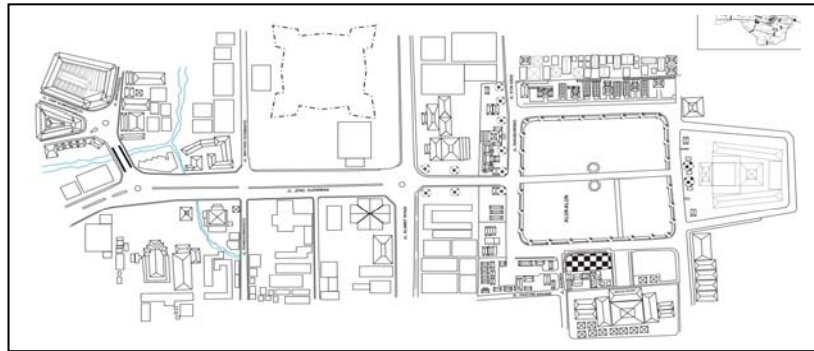


5. Ketika Anda berjalan di trotoar, apa yang Anda rasakan dengan adanya PKL di trotoar tersebut?
- | | |
|---|---|
| a. Sesak/sempit | c. Tidak bisa berjalan, tertutup semua oleh PKL |
| b. Masih bisa berjalan walaupun agak sempit | d. Leluasa untuk berjalan |
- Lainnya:
- Alasan:
6. Ketika Anda melakukan perjalanan dengan menggunakan kendaraan bermotor/tidak bermotor (becak), apa yang Anda rasakan dengan adanya PKL di badan jalan?
- | | |
|---|---|
| a. Sesak/sempit untuk dilewati | c. Tidak bisa dilewati, tertutup semua oleh PKL |
| b. Masih bisa dilewati walaupun agak sempit | d. Leluasa untuk dilewati |
- Lainnya:
- Alasan:

C. PERTANYAAN YANG BERKAITAN DENGAN LINKAGE

1. Apakah Anda bertempat tinggal di Kota Solo?
- | | |
|-------|----------|
| a. Ya | b. Tidak |
|-------|----------|
- Lainnya:
- Alasan:
2. Dimana lokasi tempat tinggal Anda?
- Sebutkan:
3. Berapa lama Anda tinggal di Kota Solo?
- | | |
|--------------|---------------|
| a. < 1 tahun | c. 5-10 tahun |
| b. 1-5 tahun | d. > 10 tahun |
- Lainnya:
- Alasan:
4. Berapa kali Anda datang ke kawaasn ini tiap bulannya?
- | | |
|-------------|--------------|
| a. 1 kali | c. 5-10 kali |
| b. 2-5 kali | d. > 10 kali |
- Lainnya:
- Alasan:

5. Apa yang menjadi daya tarik Anda untuk mengunjungi tempat ini?
- Tempat rekreasi keluarga
 - Pusat perbelanjaan
 - Lokasi di pusat kota
- Lainnya:
Alasan:
6. Apakah Anda mengenal koridor Alun-alun utara hingga Pasar Gede?
- Ya
 - Tidak
7. Area/lokasi mana yang paling Anda kenal?
- Kawasan Alun-alun Utara
 - Koridor Jl. Jend. Sudirman
 - Balaikota & sekitarnya
 - Pasar Gede & sekitarnya
- Lainnya:
Alasan:
Sketsa:



8. Hal apa yang paling berkesan ketika Anda mengunjungi/melewati kawasan ini?
- Aktivitas wisata budayanya
 - Bangunan-bangunannya
 - Suasananya
 - Jalan-jalan yang menghubungkan antar ruang
- Lainnya:
Alasan:
9. Dari sekian bangunan/ruang yang ada di kawasan ini, mana yang paling sering Anda kunjungi?
- Kawasan Alun-alun Utara
 - Pasar Klewer
 - Masjid Agung
 - Kraton
 - Pasar Cindramata
 - PGS & BTC
 - Kantor Pos
 - Bank Danamon
 - Gereja GBIP
 - Bank Indonesia
 - Kompleks Balaikota
 - Kantor Telkom
 - Pasar Gede
- Lainnya:
Alasan:
10. Darimana biasanya Anda mengawali perjalanan di kawasan ini?
- Kawasan Alun-alun Utara
 - Pasar Gede
- Lainnya:
Alasan:

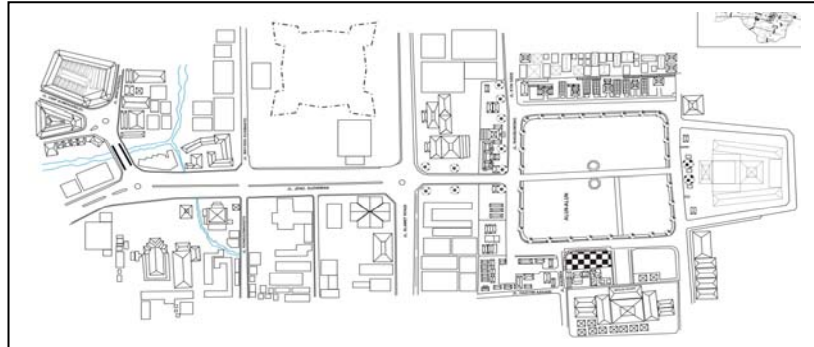
11. Dimana biasanya Anda mengakhiri perjalanan di kawasan ini?

- a. Kawasan Alun-alun Utara b. Pasar Gede

Lainnya:

Alasan:

Sketsa:



12. Moda/alat transportasi apa yang biasa Anda gunakan di kawasan ini?

- a. Motor/mobil pribadi d. Becak
b. Angkutan umum e. Jalan kaki
c. Sepeda

Lainnya:

Alasan:

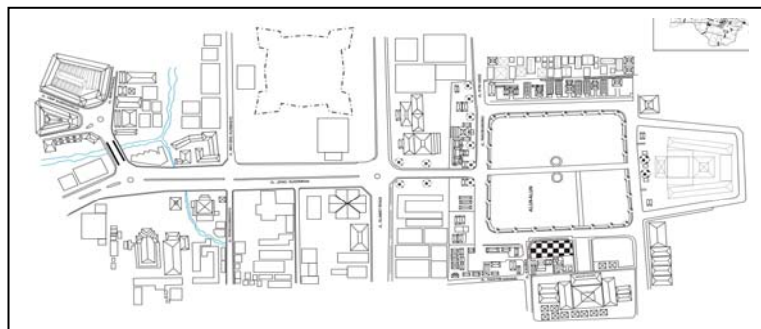
13. Apabila Anda menggunakan motor/mobil pribadi, dimana Anda biasa memarkir kendaraan?

- a. Kraton d. PGS/BTC
b. Masjid Agung e. Pasar Gede
c. Pasar Klewer

Lainnya:

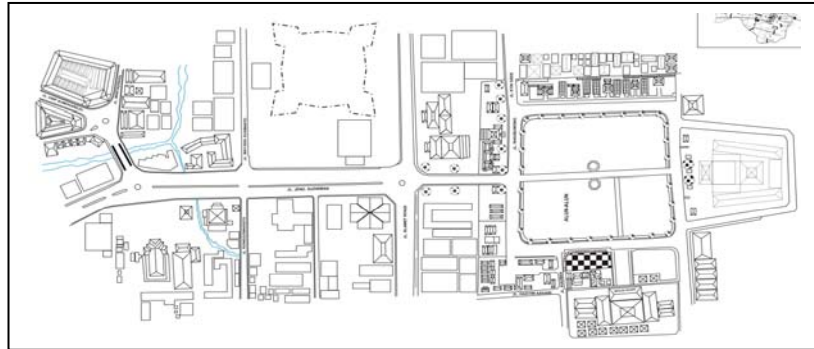
Alasan:

Sketsa:



14. Rute/sirkulasi yang biasa Anda lewati ketika berada di kawasan ini?

Sketsa:



Alasan:

15. Menurut Anda, bagaimana keterkaitan antar ruang di kawasan ini (Pasar Gede hingga Kraton) dengan keradaan moda/alat transportasi berupa angkutan umum?

- a. Terkait dgn baik/mudah dijangkau d. Belum terkait dengan baik/ada ruang yang sulit untuk dijangkau

Alasan:

16. Menurut Anda, bagaimana keterkaitan antar ruang di kawasan ini (Pasar Gede hingga Kraton) dengan keradaan moda/alat transportasi berupa kendaraan pribadi?

- a. Terkait dgn baik/mudah dijangkau & area parkir tersedia cukup d. Belum terkait dengan baik/ada ruang yang sulit untuk dijangkau & tidak tersedianya area parkir yg cukup

Alasan:

.....

17. Menurut Anda, bagaimana keterkaitan antar ruang di kawasan ini (Pasar Gede hingga Kraton) dengan keradaan moda/alat transportasi berupa becak?

- a. Terkait dgn baik/ruang & bangunan mudah dicapai d. Belum terkait dengan baik/ada ruang & bangunan yang sulit untuk dicapai

Alasan:

18. Menurut Anda, bagaimana keterkaitan antar ruang di kawasan ini (Pasar Gede hingga Kraton) dengan keradaan infrastruktur berupa trotoar?

- a. Terkait dgn baik/mudah & nyaman digunakan d. Belum terkait dengan baik/ada beberapa ruas yg rusak & tidak nyaman untuk digunakan

Alasan:

.....

19. Jenis kegiatan apa yang paling Anda sukai ketika berada di kawasan ini?

- a. Wisata budaya c. Wisata berbelanja
b. Pameran-pameran d. Wisata religius

Lainnya:

Alasan:

20. Apa yang Anda rasakan ketika melewati/berada di kawasan ini pada siang hari?

- a. Senang c. Seram/ngeri
b. Kagum d. Biasa saja

Lainnya:

Alasan:

21. Apa yang Anda rasakan ketika melewati/berada di kawasan ini pada malam hari?

- | | |
|-----------|----------------|
| a. Senang | c. Seram/ngeri |
| b. Kagum | d. Biasa saja |

Lainnya:

Alasan:

22. Ketika Anda berjalan dari Pasar Gede hingga Kraton, apakah Anda merasa lelah?

- | | |
|-------|----------|
| a. Ya | b. Tidak |
|-------|----------|

Alasan:

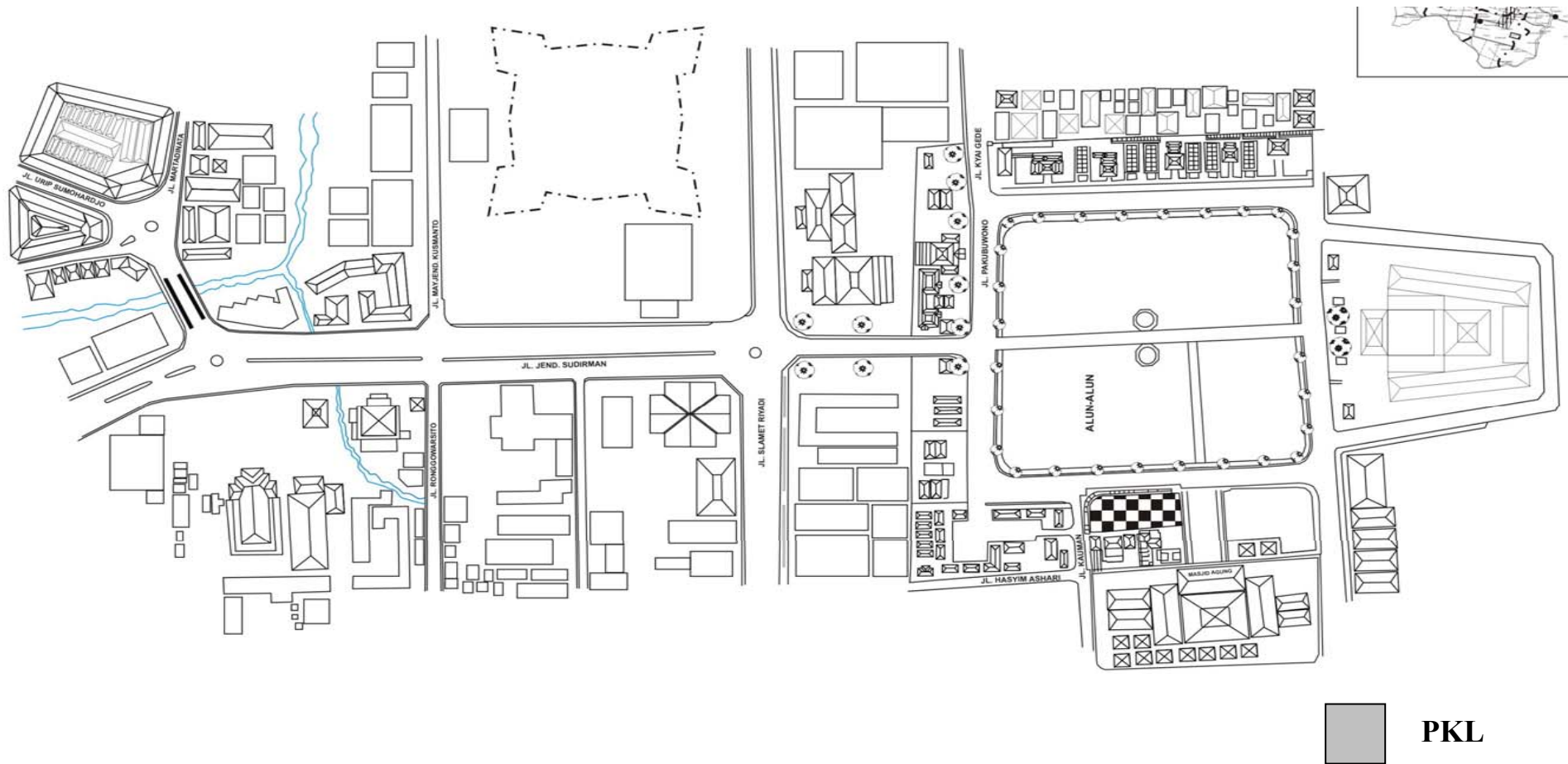
23. Apabila jawaban no 22 adalah ya, maka apa yang harus tersedia agar perjalanan dari Pasar Gede hingga Kraton tidak terasa melelahkan? (Jawaban bisa lebih dari satu)

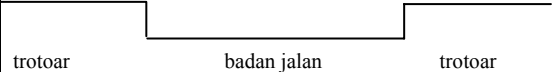
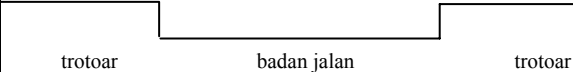
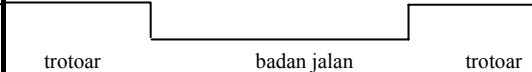
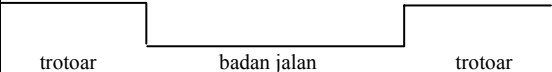
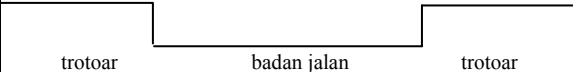
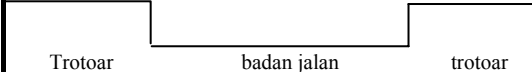
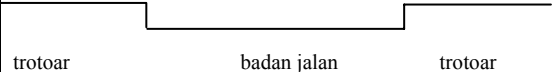
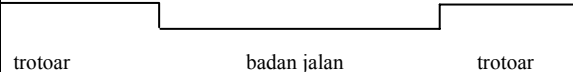
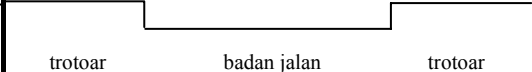
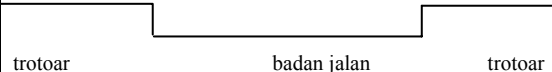
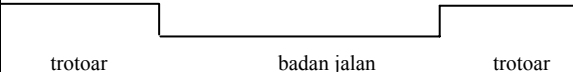
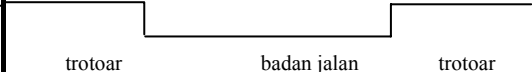
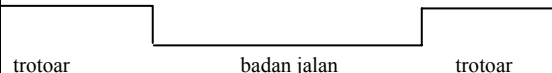
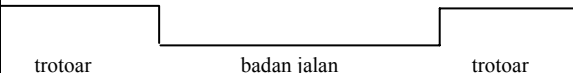
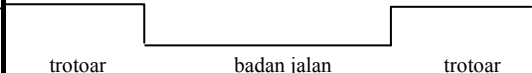
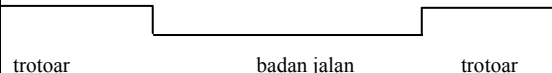
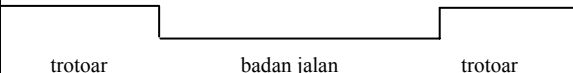
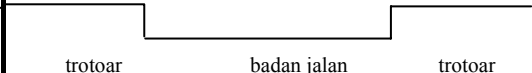
- | | |
|------------------------------------|--|
| a. Trotoar yang nyaman/tidak rusak | c. Jalur hijau yang indah |
| b. Tempat duduk | d. PKL yang tertata rapi & tdk menghalangi aktivitas berjalan kaki |

Lainnya:

Alasan:

LOKASI:
SKETSA:

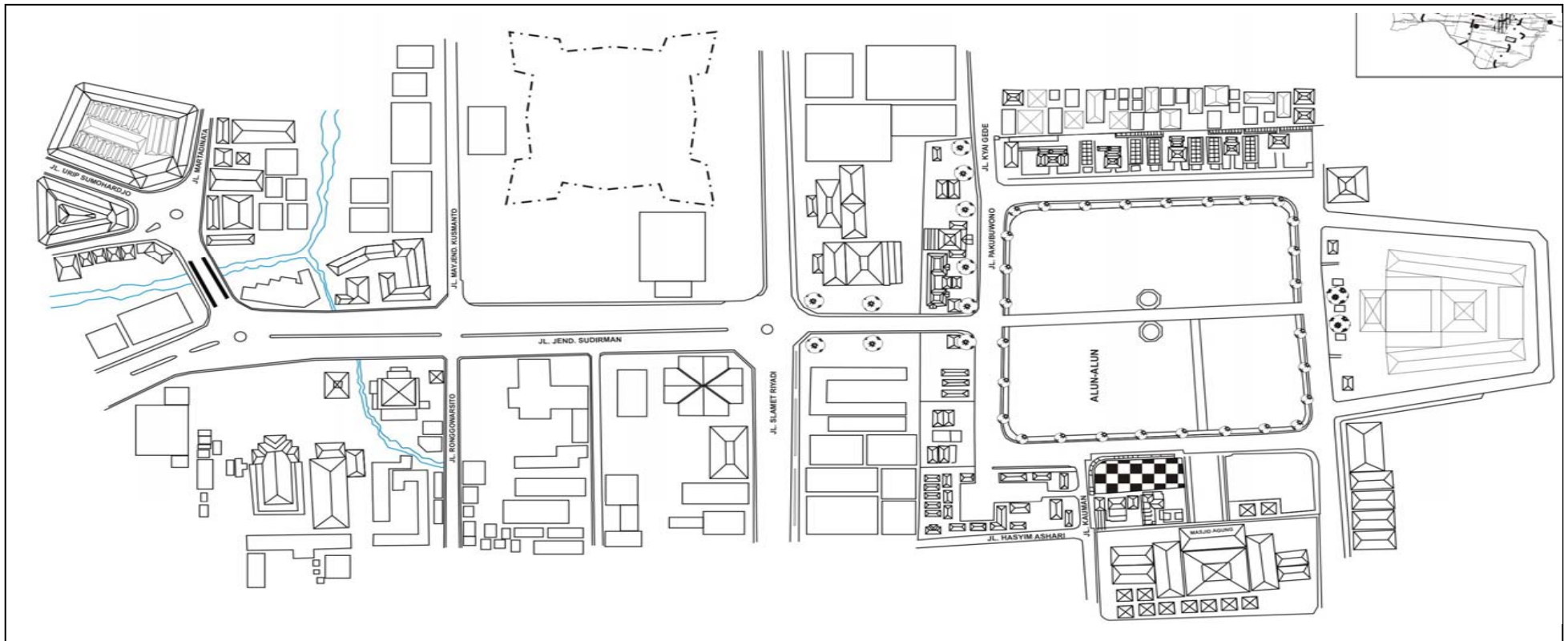


NO SAMPLE	SETTING		
	PAGI (07.00-08.00)	SIANG (12.00-13.00)	SORE/MALAM (14.00-15.00/19.00-20.00)
			
			
			
			
			
			

No Responden :
 Moda yang digunakan:
 Jenis kelamin :
 Tujuan perjalanan :

Person (Jenis Pengunjung)	Perilaku (Motif Orang)	Code
Laki-laki ♂	▪ Berbelanja	—————
	▪ Rekreasi	— — — — —
	▪ Pergi/pulang ke/dari kantor	— . — . — . — .
	▪ Sekedar lewat
Perempuan ♀	▪ Berbelanja	—————
	▪ Rekreasi	— — — — —
	▪ Pergi/pulang ke/dari kantor	— . — . — . — .
	▪ Sekedar lewat







RUTE/SIRKULASI PERSON





**PENGARUH AKTIVITAS PKL TERHADAP LINKAGE
ANTARA KRATON KASUNANAN - PASAR GEDE SURABAYA**

LEGENDA

- | | |
|---|-----------------|
|  | Batas Kota |
|  | Batas Kecamatan |
|  | Batas Desa |
|  | Jalan |
|  | Sungai |
|  | Wilayah Studi |

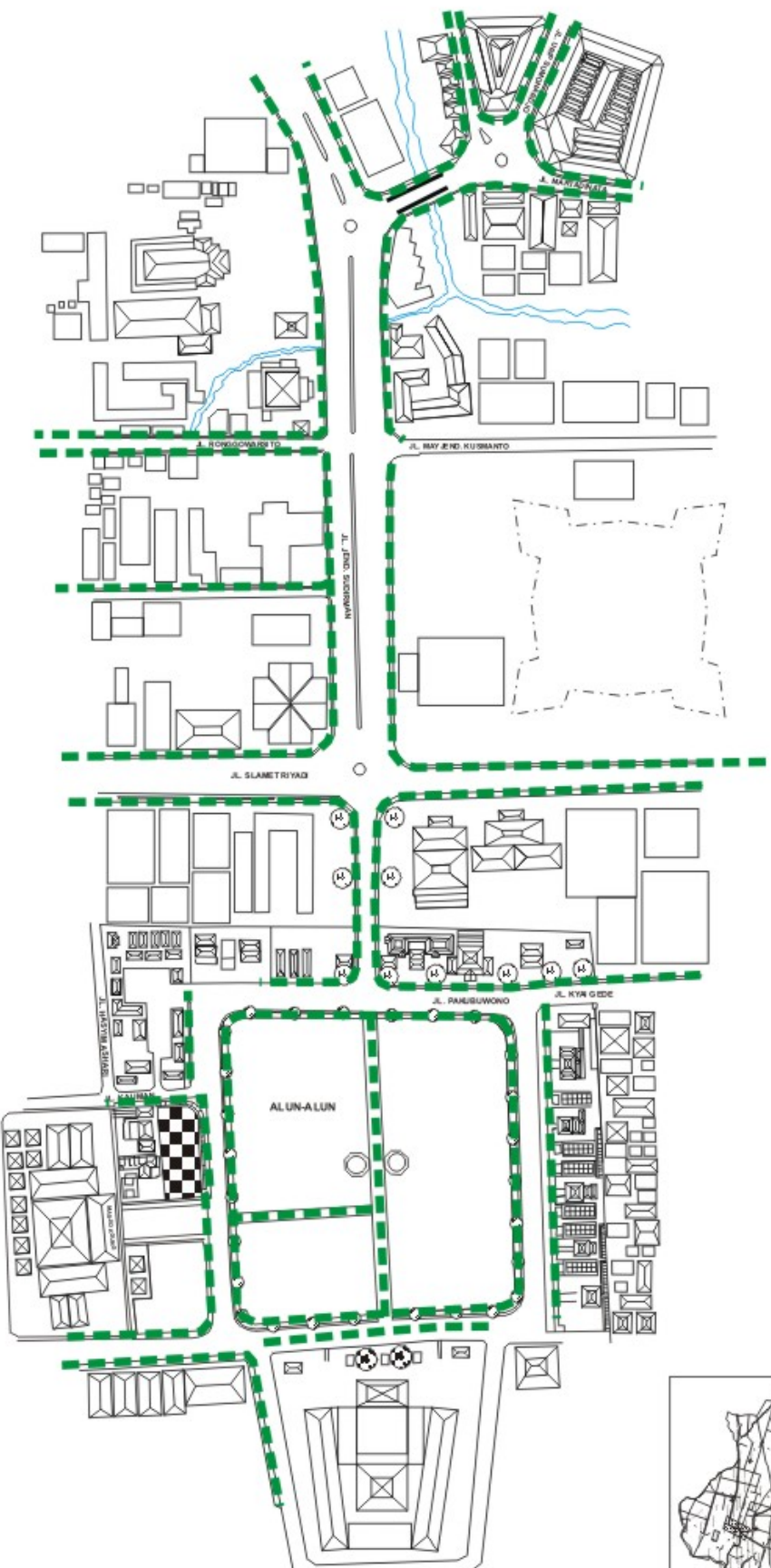


SKALA



SUMBER : RDTRK KOTA SURAKARTA 1993-2013

DIGAMBAR OLEH : ARDIANA Y. P. 2006



MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
PERANCANGAN KOTA (URBAN DESIGN)
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGARUH AKTIVITAS PKL TERHADAP LINKAGE
ANTARA KRATON KASUNANAN - PASAR GEDE SURABAKARTA

PETA

EKSISTING PEDESTRIAN WAYS

LEGENDA:



Kondisi Eksisting Pedestrian Ways



Batas Lokasi Studi



Nodes

UTARA



SKALA

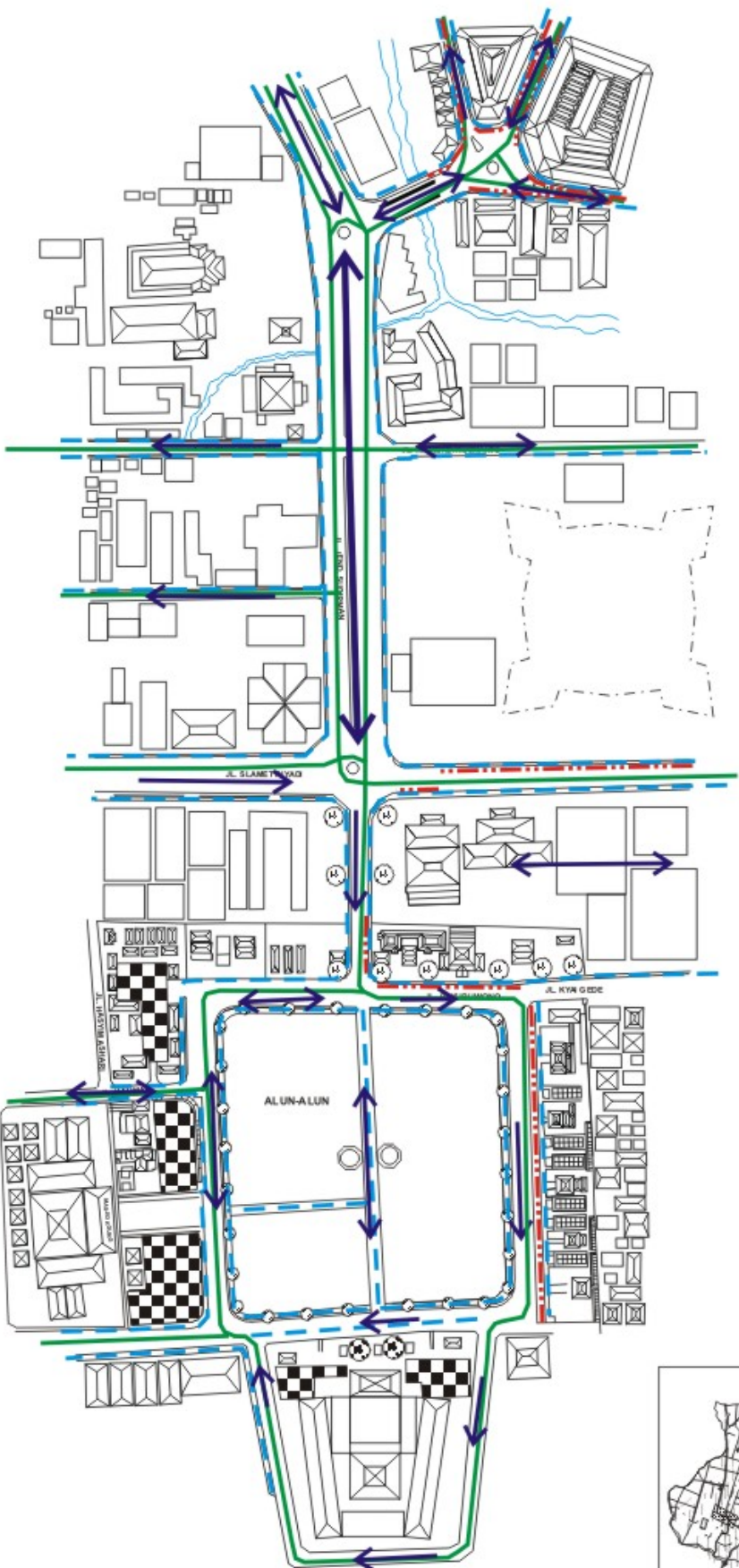


NO. GAMBAR : 4.9

HALAMAN : 85

SUMBER : HASIL SURVEY PRIMER, 2006

DIGAMBAR OLEH : ARDIANA Y. P. 2006



MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
PERANCANGAN KOTA (URBAN DESIGN)
UNIVERSITAS DIPONEGORO





TESIS

PENGARUH AKTIVITAS PKL TERHADAP LINKAGE
ANTARA KRATON KASUNANAN - PASAR GEDE SURAKARTA

PETA

SIRKULASI DAN PARKIR KAWASAN STUDI

LEGENDA:

-  Dominasi Kendaraan Bermotor
-  Dominasi Pejalan Kaki
-  Arah Pergerakan
-  Parkir On Street
-  Taman Parkir

UTARA



SKALA



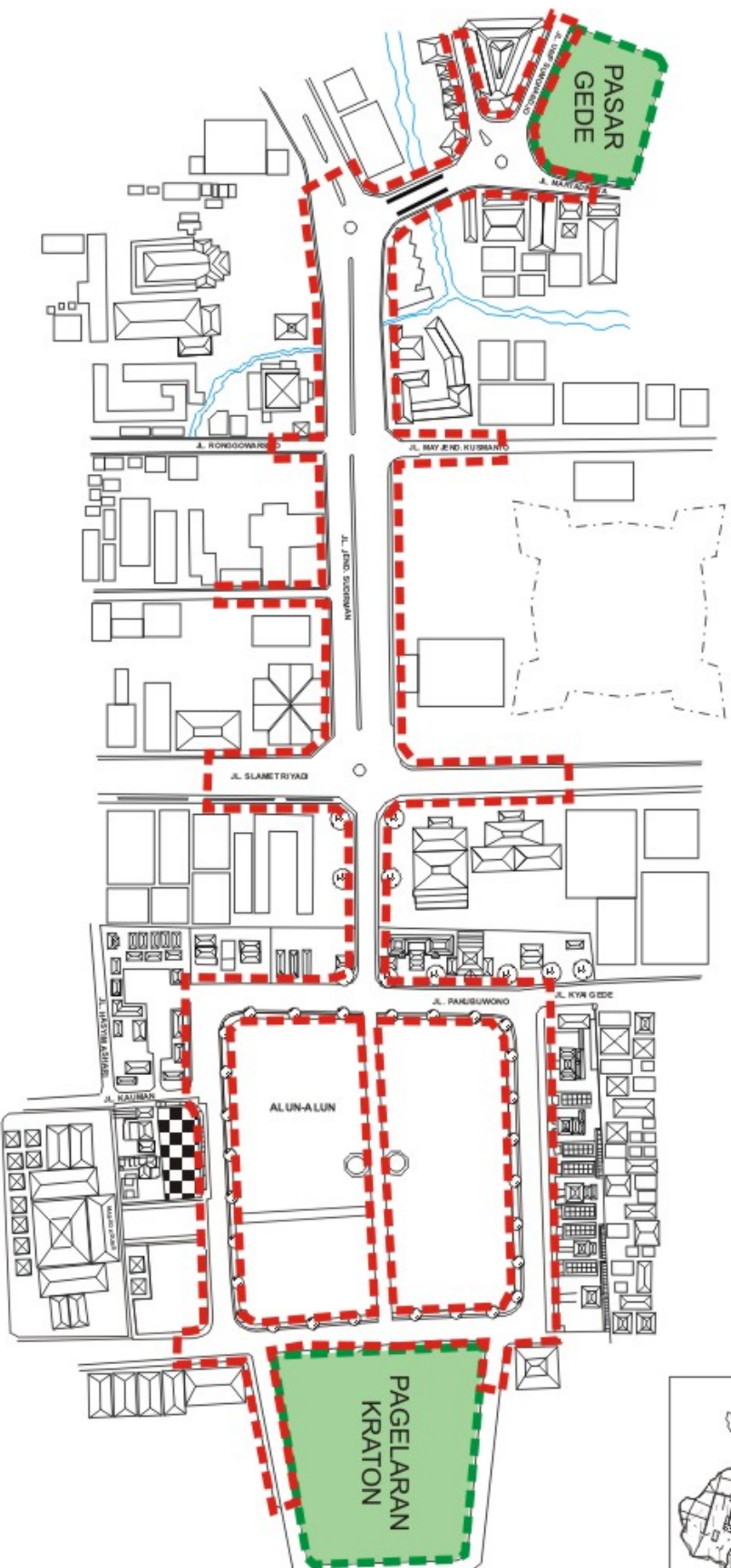
NO. GAMBAR : 4.4 HALAMAN : 80

SUMBER : HASIL SURVEY PRIMER, 2006

DIGAMBAR OLEH : ARDIANA Y. P. 2006

Batas Lokasi Studi

Nodes



MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
PERANCANGAN KOTA (URBAN DESIGN)
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGARUH AKTIVITAS PKL TERHADAP LINKAGE
ANTARA KRATON KASUNANAN - PASAR GEDE SURABAKARTA

PETA

LEGENDA:



Batas Lokasi Studi



Nodes

UTARA



SKALA



NO. GAMBAR :

HALAMAN :

SUMBER : HASIL SURVEY PRIMER, 2006

DIGAMBAR OLEH : ARDIANA Y. P. 2006